Opłata pocztowa uiszczona gotówką

ŻYCIE GOSPODARCZE

Dwutygodnik poświęcony sprawom gospodarczym Polski Zachodniej

Organ Związku Fabrykantów Tow. zap. w Poznaniu.

NR. 4 **Poznań, dnia 15 lutego 1939** **ROK 18**

Wydawca: **Związek Fabrykantów Tow. zap. w Poznaniu**
ul. Rzeczypospolitej nr. 1 Telefon nr. 25-95 i 48-98

Na progu dwudziestego roku Polski na morzu.

„Ani koniunktura, ani kryzys, ani nowe potrzeby i nowe zadania, ani nowe trudności, czy nowi ludzie — nie mogą powstrzymać nigdy i nikogo od wykonania obowiązku, wynikającego z praw Polski do morza".

Eugeniusz Kwiatkowski.

Zaletą w ujmowaniu zagadnień gospodarczych jest obiektywizm i chłodna rzeczowość, uznająca istniejące zalety, ale wytykająca również stwierdzone wady. Uleganie sugestji i zatrata tej krytycznej linii nie sprzyja normalnie wyprowadzeniu trafnych sądów o istniejącym stanie rzeczy.

A jednak czasem trudno zachować ten emocjonalny dystans od zagadnień, choćby nadawało im się sens najbardziej gospodarczy — pozbawiony z reguły silniejszych motywów emocjonalnych.

Do takich problemów, wobec których gubi się tę „zimną krew", zaliczyć nam wypadnie przede wszystkim kwestię dostępu Polski do morza i dorobku, osiągniętego przez Polskę dotychczas na tym polu pracy.

Wszelkie narzekania i krytyczne uwagi, choć nieraz uzasadnione, bledną tu wobec rozmiarów zagadnienia i naprawdę uzyskanych sukcesów.

Szczególnie w okresie Święta Morza, gdy obchodzimy rocznicę zaślubin Polski z Bałtykiem — nastrój ten jest dominujący. Nie będziemy z jego przewagą walczyć.

Zmiany, jakie dokonały się podczas dziewiętnastoletniego polskiego władztwa na Bałtyku, są ogromnie wymowne.

Punktem wyjścia był niemal tylko udział Polski w zarządzie i użytkowaniu portu w Gdańsku, portu o niedużej zdolności przeładunkowej, podważonego przez nieprzychylną politykę taryfową Niemiec przedwojennych.

W następnych latach, nie kosztem Gdańska — gdyż obrót tego portu wzrósł aż do 400%, lecz drogą rozbudowy Gdyni, dokonała Polska zupełnej zmiany struktury swego obrotu zagranicznego.

Poniższe zestawienie daje nam obraz roli, jaką odgrywały porty polskiego obszaru celnego (Gdynia i Gdańsk) w całokształcie wymiany towarowej Polski z zagranicą w niektórych latach.

rok	suma obrotu przez porty (w tys. ton)	% obrotów zagran. Polski
1922	970*)	7,3
1928	10.509	40,3
1934	12.358	72,2
1937	14.549	77,9

W roku 1938 ogólne obroty portów ponownie wzrosły w porównaniu z roku 1937 i wyniosły (obroty zamorskie, łącznie z tranzytem) — 16.300 tyś. ton, utrzymując się na tym samym poziomie, jeżeli chodzi o udział w obrocie zagranicznym Polski: 77,7% pod względem obrotu wagowego, oraz 62,7% pod względem wartości (spadek o 3%). Przy cyfrach za ostatni rok trzeba uwzględnić okoliczność, że w tym czasie dokonał się znaczny (12%) spadek ogółu obrotów światowych handlu zagranicznego.

We wzajemnym stosunku obrotów obu portów polskiego obszaru celnego lata ostatnie przynoszą nam zdecydowane przeciążenie przewagi na korzyść portu w Gdyni. Udział wagowy i udział wartościowy obu portów w obrocie zagranicznym Polski przedstawiał się kolejno w następujący sposób:

rok	Gdańsk		Gdynia	
	% wagi	% wart.	% wagi	% wart.
1929	32,2	25,2	10,0	2,2
1934	32,9	23,7	39,2	36,9
1937	31,7	16,9	46,2	48,9

Rok 1938 nie przyniósł dalej sięgających zmian:
Gdynia wykazała 9.173 tys. ton obrotu,
t. j. wzrost w ciągu roku o 1,9%
Gdańsk wykazał 7.127 tys. ton obrotu,
t. j. spadek w ciągu roku o 1,0%.

Na tle powyższego zestawienia warto silniej jeszcze podkreślić bardzo ważny z punktu widzenia obrotów portowych wzrost wartości przeciętnej przewozu przez port gdyński (co równoznaczne jest z przechodzeniem z towarów masowych na drobnicę). Przeciętna wartość tony w obrotach portu gdyńskiego wynosiła:

w roku 1929 . . . . . . 51 zł
w roku 1934 . . . . . . 97 zł
w roku 1937 . . . . . . 131 zł

wyrównując w ten sposób całkowicie wartość przeciętnej tony obrotu zagranicznego Polski (łącznie z obrotem drogą lądową).

Te, tak znaczne zmiany mają swe pełne uzasadnienie w rozwoju urządzeń portowych portu w Gdyni, które zarówno pod względem rozmiarów, jak i przede wszystkim nowoczesności, zapewniły mu przodującą pozycję na Bałtyku.

Długość nadbrzeży portowych, oddanych do użytku, oraz stopień ich wykorzystania, przedstawiały się z końcem poszczególnych lat następująco:

Rok	długość nadbrzeża (w m bież.)	na km nadbrzeży 1000 NRT statków
1928	1.613	1.314
1930	6.565	809
1934	11.124	825
1937	12.867	934

W dziedzinie mechanicznych urządzeń przeładunkowych dla przeładunku zbiorowych i masowych, port gdyński zaopatrzony był:

w r. 1928 w 6 dźwigów o łącznej zdolności przeładunkowej 480 ton w godzinie, a w r. 1937 w 76 dźwigów o łącznej zdolności przeładunkowej 6.850 t/godz. W roku 1938 ilość urządzeń przeładunkowych w Gdyni wzrosła o dalszych 11 sztuk.

Z dalszych podstawowych urządzeń portowych dokonywała się równolegle rozbudowa użytkowej powierzchni składowej.

Port gdyński posiadał powierzchni składowej krytej:

w r. 1927 . . . . 3.911 m kw.
w r. 1929 . . . . 23.391 m kw.
w r. 1934 . . . . 181.923 m kw.
w r. 1937 . . . . 216.743 m kw.

Rok ostatni przyniósł dalsze podniesienie wyposażenia portu w tej dziedzinie przez wykończenie 4 dalszych magazynów (dla drobnicy, śledziowe i dla owoców).

Z punktu widzenia jakości i sprawności obrotów portowych szczególnie znaczenie posiada wzrost powierzchni składowej wolnej strefy celnej i powierzchni chłodzonej w porcie celnym:

*) Cyfry zaczerpnięto głównie z Rocznika Morskiego i Kolonialnego i z Roczników Rady Interesentów Portu w Gdyni.

	1933 r. (w m. kw.)	1937 r. (w m. kw.)
pow. składowa wolnej strefy .	29.185	48.813
powierzchnia chłodzona . . .	16.395	23.208

Długość torów kolejowych w porcie gdyńskim, która wynosiła w r. 1926 — 4,5 klm, podniosła się w r. 1934 do sumy 113 klm, a w roku 1937 do sumy 184 klm, do czego doliczyć należy 20 klm toru węzła gdyńskiego, znajdujących się poza portem.

Tak, w najogólniejszym zarysie, stwarzano w Gdyni warunki pod wielkie obroty morskie. Rezultaty nie dały na siebie czekać.

Ruch statków w porcie gdyńskim przedstawial się na przestrzeni 15 lat w następujący sposób (statki, które weszły do portu).

rok	ilość statków	pojemność w tyś. NRT.
1923	3	5
1929	1.567	1.442
1934	4.592	4.142
1937	5.766	5.638
1938	6.498	6.506

Znaczny wzrost na przestrzeni ostatniego roku tłumaczy się głównie okolicznością uruchomienia w Gdyni specjalnych bunkrowców, zaopatrujących statki, nawet niewyładowywane w Gdyni, w paliwo.

Rolę, jaką port gdyński odgrywa wśród największych portów europejskich, oraz dynamikę rozwojową tego portu zilustruje nam poniższe zestawienie, w którym podano obok każdego portu ruch statków w r. 1937, oraz wskaźnikowy stosunek ruchu, wykazanego w roku 1937, w porównaniu z r. 1929, przyjętym jako = 100.

port	pojemność w tys. NRT.	wskaźnik, 1929 r. = 100
Londyn	31.324	109
Antwerpia	19.745	103
Marsylia	16.050	111
Brema	8.732	98
Kopenhaga . . .	8.007	141
Gdańsk	4.030	103
Szczecin	2.344	99
Gdynia	5.638	390

Jeżeli chodzi o podział ruchu statków według bander poszczególnych państw to w roku 1938 na pierwszym miejscu uplasowała się bandera

(na wjeździe i wyjeździe)

	Szwecji	2.841	statków,	15 %	w/g tonażu
dalej	Polski	1.448	„	13,5%	„
	Findlandii	1.197	„	10,4%	„
	Danii	1.909	„	10,0%	„
	Włoch	344	„	8,3%	„
	Anglii	484	„	8,0%	„
	Norwegii	1.143	„	7,7%	„
	Niemiec	1.323	„	7,1%	„

Stałą obsługę portu gdyńskiego stanowi w obecnej chwili ponad 50 regularnych linii, łączących Gdynię stale z ponad 150 portami świata.

Ciągle jeszcze drobną, ale stale wzrastającą rolę odgrywa w polskich obrotach, morskich własna flota handlowa.

Po wielu trudnościach i — cóż ukrywać — niepowodzeniach, flota ta znajduje się w okresie zdrowego i równomiernego rozwoju.

Cyfrowy rozwój polskiej floty handlowej wyznaczają następujące dane:

data	ilość statków	pojemność BRT.
1. I. 1927	6	11.242
1. I. 1930	25	41.334
1. I. 1935	63	65.309
1. I. 1938	67	97.521

W roku 1938 suma 100 tysięcy ton pojemności zotała znacznie przekroczona. Przybyły flocie handlowej w tym czasie 4 statki, łącznej pojemności 8400 ton.

Szczególną wymowę posiada ponadto fakt, że w r. 1938 podjęto budowę pierwszego statku o pojemności 1250 t w Stoczni Gdyńskiej.

W r. 1939, według dokonanych zamówień, przewiduje się wzrost tonażu floty handlowej o ca 40%, przyczym nowe statki będą o stosunkowo znacznej mierze wykonane na zlecenie przedsiębiorstw prywatnych.

W sumie rok ubiegły, 19-ty rok pracy Niepodległej Polski na morzu, zamyka się bilansem ze wszech miar korzystnym, dostosowanym do wielkiego dorobku lat poprzednich.

Obok rozbudowy ilościowej naszej pracy nadmorskiej i siły naszego gospodarstwa morskiego, we wszystkich niemal dziedzinach, przyniósł nam rok ubiegły szereg przyczynków do podniesienia poziomu tego gospodarstwa.

Do tych przejawów zaliczyć wypadnie przede wszystkim uruchomienie w Gdyni arbitrażu bawełny i ugruntowanie rozpoczętego w 1937 r. arbitrażu skór, oraz uruchomienie w Gdyni ekspozytury P. I. E.

Rok ostatni, z przebudową granic europejskich, postawił też porty polskie wobec nowych zagadnień, nowych możliwości, ale i nowych trudności.

Trudności te dotyczyć mogę przede wszystkim obrotu tranzytowego portów, oraz roli na terenie basenu środkowo-europejskiego i bałkańskiego..

Zaufanie do osiągniętych dotąd wyników pozwala nam wierzyć, że nowa sytuacja gospodarczo-polityczna nie wywrze niepomyślnego skutku na dalszy rozwój polskiej gospodarki morskiej.

Z tą wiarą wkraczamy w dwudziesty rok panowania Polski na morzu. **Łycz.**

Zagadnienie komunikacji i wpływ na przemysł Ziem Zachodnich Polski.

I.

Wiadomo, że dobra wszelkiego rodzaju nie zawsze znajdują się w tych miejscach, gdzie mają być zużytkowane, — dotyczy to nietylko surowców i półfabrykatów ale także wyrobów gotowych. Dobra te należy przeto dostarczyć do miejsc zapotrzebowania. Tę pracę wykonują urządzenia komunikacyjne. Ich zadaniem jest usunąć, a przynajmniej złagodzić niekorzystne skutki odległości. Ten cel może być osiągnięty w większym lub mniejszym stopniu. Zależy to od kwalifikacji, jakie posiadają urządzenia komunikacyjne. Kwalifikacje te są następujące: bezpieczeństwo, szybkość, wygoda, taniość.

Pod **bezpieczeństwem** rozumiemy stan pewności, że świadczenie będzie wykonane w należyty sposób, t. zn., że przedmiot nie ulegnie zniszczeniu ani uszkodzeniu. Jednym z warunków bezpieczeństwa w komunikacji jest utrzymywanie urządzeń komunikacyjnych w sta-

nie ciągłej gotowości. Rękojmię bezpieczeństwa stanowi ścisłe przestrzeganie przepisów ruchu i sygnalizacji.

Szybkość — to zdolność pokonania jak największych odległości w jak najkrótszym czasie. Rozróżniać należy szybkość techniczną, z którą wykonywane są przebiegi danego środka transportowego od szybkości handlowej. Dla obliczenia szybkości handlowej miarodajny jest cały okres czasu od chwili nadania towaru do przewozu aż do dostarczenia odbiorcy. W ten okres włączony jest zatem czas potrzebny do wykonania czynności przygotowawczych i dodatkowych w miejscu nadania i przeznaczenia pociągu w punktach stycznych i pośrednich.

Szybkość i **terminowość** przewozu decyduje czasem o dokonaniu transakcji, — wchodzi w grę obawa zepsucia towaru, — albo kwestia unieruchomienia kapitału obrotowego.

Wymagania w zakresie **wygody** mogą być rozmaite i ciągle się zwiększają: może chodzić o zwiększenie częstotliwości przejazdu, o ochronę przed zimnem lub ciepłem, o ułatwieniu w nadawaniu lub odbieraniu przesyłek, o ułatwieniu przewozów masowych itp.

Taniość jest ważną zaletą, gdyż ona umożliwia szerokim masom korzystanie z urządzeń komunikacyjnych i to także w zakresie towarów niskowartościowych. Ze stanowiska użytkowcy biorąc, opłaty powinny być jak najniższe, wszakże nie można zapominać o tem, że im wyższy stopień doskonałości osiągają zalety bezpieczeństwa, szybkości i wygody, tem większe są koszty własne przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Koszty własne stanowić muszą dolną granicę opłat, gdyż ze stratą nie można prawadzić przedsiębiorstwa. Górną granicę opłat stanowi wartość świadczenia. Wartość świadczenia nie może być uważaną za wielkość stałą, przedstawia się ona bowiem rozmaicie dla różnych kół interesentów i dla różnych towarów. Najlepiej można się o tym przekonać przy podwyższeniu opłat, — wtedy ilość klientów zmniejsza się — odpadają ci, dla których świadczenie przestaje być opłacalnem.

Omówione kwalifikacje nie wyczerpują jednak całokształtu przymiotów nowoczesnych urządzeń komunikacyjnych. Wymagania bowiem pod względem jakości świadczeń idą coraz dalej, przyczem w rozmaitych urządzeniach komunikacyjnych poszczególne zalety w różnym stopniu mogą być osiągnięte.

II.

Należy zatem dążyć do rozwoju wszystkich urządzeń komunikacyjnych, aby różnorodne potrzeby w właściwy sposób mogły być zaspokojone. Zatem w idealnych warunkach przewozi się towar masowy drogą wodną, jeżeli chodzi o tani przewóz, — towar o większej wartości przewozi się koleją zwłaszcza jeżeli zależy na szybkości. Drobnicę oddaje się kolei lub przedsiębiorstwu samochodowemu. Podróżni mają do wyboru kolej, samochód lub samolot, — wiadomości przekazuje się pocztą, telegrafem lub telefonem. Swoboda wyboru najbardziej odpowiedniego w danych warunkach sposobu komunikacji ma wielkie znaczenie gospodarcze, zapewnia właściwą obsługę, zapobiega zbytecznym wydatkom.

Nie wszędzie można swobodnie dokonać wyboru.

Jeżeli chodzi o położenie Wielkopolski, to należy stwierdzić, że położenie jej jest niepomyślne, a szczególnie niepomyślne dla przemysłu. Wielkopolska jest położona zdala od podstawowych surowców i źródeł energii w szczególności od węgla, którego pokłady znajdują się w pobliżu południowo-zachodniej granicy, zdala od ropy zakładów hutniczych, — zdala od portów morskich, przez które przychodzą surowce i materiały, których brak w Polsce, — i zdala od wewnętrznych rynków zbytu, gdyż znajduje się na zachodnich rubieżach Rzplitej. Na domiar złego wybór środków komunikacyjnych jest ograniczony. Zasięg drogi wodnej jest niewielki, a kierunek na zachód nieodpowiedni dla interesów polskiej polityki gospodarczej. Nasze rzeki są zaniedbane, brak nam drogi wodnej do Zagłębia Węglowego i do portów polskich. Komunikacja samochodowa nie stoi jeszcze na wysokości zadania — i dla wielu towarów — zwłaszcza tanich masowych — wogóle się nie nadaje.

Jesteśmy skazani w przeważającej mierze na komunikacje kolejową i musimy żądać, aby kolej obsłużyła w odpowiedni sposób przemysł Wielkopolski.

III.

Nie mamy wprawdzie zasadniczych zarzutów co do bezpieczeństwa, szybkości i wygody, jednakże zdarzają się i pod tym względem pewne niedociągnięcia — tak n. p. nie ma warunków bezpieczeństwa przewóz węgla w niektórych wagonach, a to tem mniej, że kolej nie odpowiada za braki; niejednokrotnie przewóz ryb i owoców świeżych odbywa się w tak przewlekłem tempie, że towary te ulegają zepsuciu, — co do wygody: brak wagonów specjalnych do przewozu towarów przestrzennych, — brak opon, niedostateczna ilość wag wagonowych, — a nawet w pewnych okresach brak wagonów wogóle. W wielu kierunkach konieczne jest usprawnienie.

Najwięcej jednak zarzutów kieruje się przeciw opłatom przewozowym, które właśnie z powodu ekscentrycznego położenia Wielkopolski są zbyt uciążliwe. Opłaty przewozowe wywierają wielki wpływ na procesy produkcyjne i to w każdym stadium, działają one na surowiec, na półfabrykat i na gotowe wyroby. Nie można się dziwić, że przemysł żąda takich opłat przewozowych, aby nie była zbytnio krępowana swobodą w dostawie surowców i w rozszerzeniu rynków zbytu. Przemysł domaga się zatem obniżenia kosztów przewozu. Obniżenie taryf musiałoby spowodować zmniejszenie dochodów kolei. Przypatrzmy się zatem jak się przedstawia budżet kolei.

IV.

Według sprawozdania z wykonania planu finansowo-gospodarczego P. K. P. za rok 1937

wpływy eksploatacyjne kolei wyniosły	963.837.525,22 zł
wydatki eksploatacyjne kolei wyniosły	805.071.741,55 zł
zatem zyski eksploatacyjne kolei wyniosły	158.765.783,67 zł

Współczynnik eksploatacyjny wynosi 80,83% t.zn. że z dochodu przypada 80,83% na wydatki eksploatacyjne.

Należy jednak podkreślić, że wydatki eksploatacyjne nie przedstawiają całokształtu kosztów własnych, gdyż obejmują jedynie koszty robocizny i materiałów, a nie zawierają kosztów kapitału.

Wartość kapitału zakładowego kolei państwowych wynosi według bilansu za rok 1937 = 8.648.261.682 zł 52 gr — mieści się w tej sumie wartość nieruchomości tudzież zaboru kolejowego, inwentarza użytkowego, zapas materiałów i inne pozycje.

Zysk eksploatacyjny za r. 1937 wynosi 1,84% majątku Kolei. Zysk ten obliczono bez uwzględnienia

kosztów kapitału zakładowego, zatem nie uwzględniono kosztów oprocentowania i amortyzacji kapitału ani kosztów renowacyjnych.

Na jakie cele przeznaczono powyższy zysk?

na spłatę długów kolej. i wykup akcji kolei pryw.	46.319.182,18 zł
na wpłaty do Funduszu Inwestycyjnego kol.	29.783.929,87 zł
na wydatki inwestycyjne komunikacji samochodowej	353.260,38 zł
na lotnictwo cywilne	16.772.178,13 zł
wpłata do Skarbu Państwa	24.500.000,— zł
przeniesiono do rezerw: na inwestycje	39.037.233,11 zł
pozostałość czystego zysku przelano do Skarbu Państwa	2.000.000,— zł
	158.765.783,67 zł

Widzimy z tego, że oprócz wpłaty do Skarbu Państwa w kwocie 26½ milj. zł, wydano na lotnictwo cywilne blisko 17 milj, zł i nieznaczną stosunkowo kwotę na komunikację samochodową.

Należy wyraźnie zaznaczyć, że zarówno wydatki na lotnictwo jak i na państwową komunikację samochodową nie powinny obciążać budżetu kolei. Poza tym skoro Zarząd Kolei ponosi wydatki na inwestycje, Skarb Państwa powinien zrezygnować z dopłaty. Jednakże wyrażane jest również zapatrywanie, że skoro kapitał zakładowy kolei jest własnością Skarbu Państwa, to i zysk eksploatacyjny przedstawiający w stosunku do kapitału zakładowego 1,84%, należy do Skarbu Państwa.

Co się tyczy wydatków eksploatacyjnych, to według sprawozdania z wykonania planu finansowo-gospodarczego w r. 1937 były one rozłożone w następujący sposób: na służbę drogową 17,6%, stacyjną i handlową 15,3%, konduktorską 5,4%, trakcji 17,9%, warsztatową 16,9%, na inne służby i wydatki wspólne 12,2%, na służbę centralną (dyr.) 4%, na emerytury, zaopatrzenia i ubezpieczenia 12,1%.

Z ogólnej sumy wydatków eksploatacyjnych przypada 69,1% na wydatki osobowe, a 30,9% na rzeczowe, — nie można się temu dziwić, gdyż kolej, jako przedsiębiorstwo przewozowe, ma charakter przeważnie usługowy.

Z wydatków rzeczowych największe kwoty przypadają na paliwo, wymianę nawierzchni i materiał warsztatowy. Należy jednak zaznaczyć, że wymiana nawierzchni na silniejszą odbywa się w tempie niezwykle wolnym, co odbija się niekorzystnie na zamierzeniach zwiększenia szybkości. Zwiększenie szybkości zaś nietylko przynosi korzyść życiu gospodarczemu, ale także wpływa na zmniejszenie wydatków eksploatacyjnych (materiały pędne i pobory personelu) i na przyspieszenie obrotu taboru.

Słyszeliśmy, współczynnik eksploatacyjny w roku 1937 wynosił 80,83%, — to są wyniki przeciętne z całej sieci eksploatowanej przez P. K. P. Poszczególne linie kolejowe mogą dawać znaczny dochód, np. prywatna kolej Herby—Nowe—Gdynia (Francusko-Polskiego Towarzystwa) w r. 1937 wykazała współczynnik eksploatacyjny 51,24%. Wpływy eksploatacyjne wyniosły 62.719.079,07 zł, rozchody eksploatacyjne 32.135.977,25 złotych, — nadwyżka eksploatacyjna 30.583.101,82 zł. Z nadwyżki tej muszą być jednak pokryte koszty ogólne Francusko-Polskiego Towarzystwa i koszty obsługi akcyj i obligacyj. Takie wyniki osiągnięto na kolei, która przewozi przeważnie węgiel do portów, według taryfy wyjątkowej pk-1 po 4,20 zł za 1 t, — koks według taryfy wyjątkowej pk-3 po 5,20 zł 1 t na odległość 600 km, jednak najmniej 600 ton jednocześnie. Lecz na tej kolei odbywa się intensywny ruch, z zupełnym wyczerpaniem przelotności, — kursują tylko 2 pary pociągów osobowych, a poza tym towarowe dalekobieżne bez zatrzymania na stacjach pośrednich. Natomiast do sieci kolei państwowych należą linie o silnym ruchu i linie o słabym ruchu, linie dochodowe i deficytowe. Z łatwo zrozumiałych względów ogólno-gospodarczych nie można wprowadzić niższej taryfy opłat przewozowych na liniach o silnym ruchu, a wyższej na liniach o słabym ruchu.

Widzimy z przytoczonych cyfr, że budżet eksploatacyjny kolei wykazuje tak małą stosunkowo nadwyżkę, że obniżenie opłat przewozowych mogłoby spowodować zwichnięcie równowagi i naraziłoby Skarb Państwa na wyrównanie niedoboru. Dlatego też przy obniżeniu jakiejkolwiek taryfy Ministerstwo Komunikacji żąda rekompensaty i to w postaci podwyższenia innej taryfy. Jednakże naszym zdaniem rekompensata mogłaby polegać albo na zmniejszeniu wydatków albo na zwiększeniu ilości przewozu w myśl zasady: przy większym obrocie większy zysk ogólny. Radykalne zmniejszenie wydatków trudno byłoby osiągnąć, ale drogą pewnych usprawnień możnaby uzyskać dodatnie wyniki w wielu dziedzinach. Przed podwyższeniem innych taryf bronić się będą zainteresowane koła.

Pozostaje zatem w obecnych warunkach właściwie jedyna tylko droga: zwiększenie ilości przewozów. Stać się to może przez podniesienie stopy życiowej, przez wciąganie coraz to nowych terenów w orbitę aktywnego życia, coraz to nowych mas do wyżej kwalifikowanych zatrudnień.

Polityka taryfowa może na tym polu wiele pomóc do wciągnięcia do obrotów gospodarczych obszarów obecnie ekonomicznie słabych przez rozszerzenie zdolności przewozowej towarów i materiałów, których zdolność przewozowa ogranicza się obecnie do zbyt małego promienia.

W obecnej taryfie towarowej mamy wiele postanowień czyniących zadość wyżej wskazanym tendencjom. Są tam zniżone opłaty dla produktów rolnych wysyłanych na obszarach wschodnich (po linię Białystok—Dęblin—Lublin—Rozwadów—Sambor).

Są zniżki na artykuły aprowizacyjne do Katowic. Postanowienia te są zawarte w taryfach specjalnych i wyjątkowych, rozszerzenie tego rodzaju zniżek na inne artykuły i na inne obszary mogłoby być zastosowane jednak tylko w sposób bardzo ostrożny i pod warunkiem, że istotnie przyczynią się do zwiększenia ilości przewozów.

Pomimo trudności, które ze wszystkich stron przeciwstawiają się uzyskaniu dogodniejszych warunków przewozu — przemysł Wielkopolski musi dążyć do uzyskania korektury w takich postanowieniach taryfy kolejowej, które wpłyną na podniesienie pewnej gałęzi gospodarczej — albo też szczególnie dotkliwie obciążają pewną dziedzinę wytwórczości, i to zwłaszcza w tych relacjach przewozowych, w których nie ma wyboru, w których kolej jest jedynym narzędziem komunikacji. Odnośne dążenia muszą mieć na oku szerzej pojęte korzyści gospodarcze, a nie wyłącznie zysk jednego przedsiębiorstwa. Nie można żądać popierania przewozów zbędnych ze stanowiska ogólno-gospodarczego, i to nie tylko w czasach złej koniunktury, ale i w czasach dobrej koniunktury, bo wtedy mogłoby zabraknąć środków przewozowych dla przewozów niezbędnych. Jeżeli przewóz samochodowy obsługuje należycie i czyni to

taniej niż kolej, nie należy dążyć do obniżenia taryfy kolejowej, bo 1) nie ma na to potrzeby uzasadnionej, 2) działa się na szkodę samochodowego przemysłu przewozowego, którego istnienie jest potrzebne.

Przed przystąpieniem do starań o zmianę postanowień taryfy kolejowej należy przeprowadzić dokładną kalkulację kosztów celem zbadania, które elementy kosztów produkcji mogłyby ulec obniżeniu. Jeżeli koszt przewozu zbytnio obciąża towar, natenczas należy ponadto wskazać, jakie korzyści gospodarstwu społecznemu mogą przynieść żądane zmiany taryfowe.

Wnioski musiałyby być dokładnie opracowane i należycie uzasadnione. Wskazówki do opracowania wniosków, ogłoszone swego czasu przez Ministerstwo Komunikacji, przedstawiają się następująco:

1. Wnioski o obniżenie kolejowej taryfy towarowej na przewóz pewnego artykułu należy opracować w porozumieniu ze wszystkimi firmami, zainteresowanymi w danej gałęzi wytwórczości, gdyż sprawy zmian taryfy rozpatruje Zarząd Kolei pod kątem widzenia interesów ogólnych, a nie indywidualnych. Z tego też powodu wskazane jest przedstawianie takich wniosków za pośrednictwem organizacyj branżowych, Izb Przemysłowo-Handlowych, Rolniczych, Rzemieślniczych itp.

2. Wnioski powinny zawierać następujące dane:

a) ilość fabryk, składów przemysłowych, firm itp., zainteresowanych daną gałęzią wytwórczości, ze wskazaniem dokładnej rocznej produkcji tychże w ostatnich trzech latach;

b) ocenę położenia gospodarczego danej gałęzi wytwórczości na tle warunków lokalnych, t. j. wysokość produkcji, ceny, ich rozpiętość w miejscu konsumcji i produkcji, rozmiary spożycia, zasięg rynku zbytu — wszystko w formie zestawień za ostatnie trzy lata;

c) ile odnośne fabryki, zakłady przemysłowe, firmy itp. przewiozły danego towaru koleją w okresie trzyletnim, a ile innymi środkami przewozowymi;

d) konkurencję innych środków przewozu, a mianowicie: konkurencyjne relacje przewozowe, odległości przewozów konkurencyjnych w porównaniu z odnośnymi odległościami kolejowymi, ilości przewożone, pobierane opłaty, charakter konkurencyjnych przedsiębiorstw przewozowych, t. zn. czy są one stałe, czy dorywcze itp.;

e) wskazanie postanowień taryfowych, których zmianę się proponuje oraz oczekiwany na podstawie zniżki przewoźnego wzrost przewozów.

August Łukaszewicz.

Elementy motoryzacji kraju.

W początkach bieżącego roku opublikowany został w prasie wywiad z p. wicemin. Piaseckim, skupiającym w swym ręku nici polityki motoryzacyjnej rządu, o rozwoju motoryzacji Polski.

W tych warunkach ogłoszony wywiad nabiera charakteru enuncjacji półoficjalnej, sumującej wyniki rządowej akcji motoryzacyjnej, oraz wytyczającej jej dalsze etapy.

Po długim okresie zupełnego zastoju, a nawet cofania się w tej dziedzinie dorobku, mógł p. inż. Piasecki pierwszy bodaj raz, zanotować bardziej zdecydowaną zmianę na korzyść.

Osiągnąwszy dno w r. 1936 (34 tyś sztuk), liczba pojazdów w ostatnich latach wzrosła w Polsce w dość znacznych liczbach odsetkowych, wynosząc kwotę 54 tyś. na 1. 1. 1939.

Oczywiście jeszcze i ten stan rzeczy nie zmienia w niczym naszego ogromnego zaniedbania w tej dziedzienie, ani naszego zacofania w stosunku do państw innych.

O tym nie należy zapominać, a jeżeli dodamy, nie podlegające już dziś żadnej dyskusji, znaczenie, jakie posiada motoryzacja z punktu widzenia siły i obronności kraju, to w pełni uzasadnionym będzie twierdzenie, że dziś nadal, jak i dotąd, starać się trzeba o wyszukanie sposobów na przespieszenie procesu motoryzacji.

Stan motoryzacji kraju uzależniony jest od szeregu względów, z których każdy może wpływać tak przyspieszająco, jak i hamująco — kilku ważniejszym trzeba poświęcić chwilę uwagi.

Załóżmy u wstępu, że rynek wewnętrzny nie jest w Polsce nasycony pojazdami mechanicznymi. Pojemność rynku należałoby wyprowadzić z analizy stopy życiowej ludności, ceny samochodów, stopnia przeciętnej opłacalności użycia. Dla nas wystarczy tu podejście czysto doświadczalne. Jest rzeczą oczywistą, że rynek samochodowy w Polsce nie jest jeszcze nasyconym, skoro, jak to podajemy na innym miejscu, niektóre średniej wielkości miasta w państwach sąsiednich posiadają więcej samochodów niż ich posiada cała Polska. Jest tym bardziej oczywiste, o ile poza względami gospodarczymi, dalszej motoryzacji domaga się również i polityka obronna państwa.

Wiadomo jak zasadniczo negatywne wyniki dało w latach ubiegłych nieprzychylne ustosunkowanie się do nabywców samochodów ze strony administracji głównje skarbowej. **Krótkozwroczny fiskalny punkt widzenia** zbankrutował tu na całej linii. W tej mierze p. wicemin. Piasecki miał do zanotowania niewątpliwie pożyteczne zmiany, wprowadzone ostatnio przez ustawodastwo skarbowe.

Dekret „O ulgach dla nabywców nowych samochodów“ z 1936 r., skodyfikowany w r. 1938 w rozdziale VIII ustawy o ulgach inwestycyjnych, dalej rozporządzenie Rady Ministrów z 16. II. 1938 „o ulgach w spłatach na Państwowy Fundusz Drogowy“ i ustawa „O rejestrowym prawie rzeczowym na pojazdach mechanicznych“ — usunęły największe trudności tego rodzaju.

Trzeba tu jednak podkreślić, że te „ustępstwa“ fiskalizmu nie wpłynęły źle na faktyczne wpływy budżetowe, płynące z motoryzacji,

Preliminarz budżetowy na r. 1939/40 przewiduje m. i. następujące wpływy, które porównujemy poniżej z analogicznymi kwotami w poprzednich latach budżetowych (kwoty w tyś. zł).

pozycja	1939/40	1936/37	1937/38
opłaty od wagi poj. . . .	8.038	5.647	6.232
opł. od miejsc w zarobk. pojazdach mech. . .	2.673	360	1.111
opł. od mat. pędnych . .	14.839	8.641	9.251

Już sama poprawa na tym odcinku wpłynęła niewątpliwie dodatnio na rozwój motoryzacji. Pozostają jednak jeszcze inne kwestie — dalekie od pozytywnego rozwiązania.

Główną bodaj trudnością pozostaje obecnie **kwestia dróg**. Zagadnienie dróg z punktu widzenia ruchu mo-

torowego łączy współcześnie kilka problemów. Dla nas budzi zainteresowanie jeszcze przede wszystkim kwestia dróg zwykłych o twardej nawierzchni, które stanowią minimum możności prawidłowego wykorzystania pojazdów mechanicznych, bez niewspółmiernego ich zużywania.

W tej mierze niestety nie tylko nie wyrównujemy dawnych zaległości w zestawieniu z lepiej wyposażoną zagranicą, lecz bieżąco dysproporcje te zwiększają się na naszą niekorzyść.

Poza województwem śląskim, częściowo tylko pozostałymi województwami zachodnimi, sytuacja przedstawia się tu wręcz fatalnie.

Na 100 klm. kw. wypada dróg:

w wojew.	śląskim	53,3 km
„ „	zachodnich (przec.) . . .	34,2 „
„ „	centralnych	14,9 „
„ „	wschodnich	4,9 „
„ „	południowych	21,0 „

Wymowa powyższych cyfr pogłębi się, gdy weźmiemy pod uwagę, że

z ogólnej długości dróg, wynoszącej	60.788.000 km
drogi z nawierzchnią tłuczn. stanowią	42.104.000 „
drogi z nawierzchnią brukową „	16.338.000 „
drogi z nawierzchnią ulepszoną „	2.346.000 „

Taki stan rzeczy wymagałby tym większych nakładów na przebudowę i podniesienie gatunkowego dróg. Tymczasem niestety skompresowane budżety, nastawione głównie na wydatki konsumcyjne, przewidują na te cele wydatki, które ocenia się od szeregu lat na ca 20% tych kwot, jakie należałoby zużyć na racjonalną konserwację i przebudowę dróg.

Trzeba tu pamiętać, że niszczenie dróg w Polsce następuje szczególnie szybko również i z powodu fatalnego stanu naszych wozów. W tej ostatniej kwestii bardzo dodatnią rolę odgrywa propaganda ogumienia wszelkich pojazdów, prowadzona z rozmachem i skutecznie m. i. przez firmę „Stomil".

Zupełnie bez echa pozostaje w Polsce tak rozpowszechniony już za granicą **dział budowy dróg samochodowych (autostrad).** Doświadczenia, poczynione w tej mierze za granicą, jakkolwiek nie poparły wszelkich czynionych na tym polu doświadczeń i nie uzasadniły wszelkich przedsięwziętych inwestycyj, to jednak w zasadzie stwierdziły dużą wartość budowy takich dróg. Wykazało się, że autostrady obniżają koszt eksploatacji samochodu o blisko 30%, przyspieszają ruch w bardzo znacznym stopniu, są skutecznym magnesem dla ruchu turystycznego, również i z zagranicy.

W zrozumieniu tych korzyści szereg państw poczyniło w tej dziedzinie poważne nakłady, przede wszystkim Niemcy, które posiadają znacznie ponad 1.500 km autostrad.

Budowa kilku bodaj dróg samochodowych, na naczelnych liniach komunikacyjnych kraju i uwolnienie ich od obciążenia ruchem kołowym, staje się w Polsce coraz to bardziej uznawaną koniecznością.

Powyższe zagadnienie budowy i konserwacji dróg stanowi podstawowy element **kosztów eksploatacji samochodu,** gdyż zły stan dróg, obok zwiększenia zużycia opon, benzyny i smarów, przyczynia się w znacznym stopniu do szybszego zniszczenia samochodu, przyspieszając tym samym tempo amortyzacji pojazdu.

Dalszymi czynnikami kosztów eksploatacji będą przede wszystkim koszty paliwa i smarów, wysokie koszta garażowania i i.

Ceny benzyny utrzymują się w Polsce na bardzo wysokim poziomie, szczególnie, jeżeli uwzględni się fakt, że benzynę tę uzyskuje się w kraju.

W porównaniu z innymi państwami koszt benzyny w Polsce przewyższa koszt benzyny:

w Stanach Zjednoczonych . .	o 300%
w Hiszpanii	o 40%
w Belgii	o 85%
w Rumunii	o 85%
na Węgrzech	o 20%

Szereg państw posiada ceny benzyny na poziomie zbliżonym do polskiego (Niemcy, Francja, Szwajcaria), wyższą jest cena benzyny zdecydowanie we Włoszech, co łatwo wytłumaczyć trudnościami w sprowadzaniu jej z dalekich odległości.

W dziedzinie budowy tanich garaży dokonano ostatnio (wspólnota Interesów) podstawowych prac standaryzacyjnych, przy czym prace te, jak wynika z cyt. wywiadu p. wicemin. Piaseckiego, cieszą się czynnym poparciem rządu.

Ostatnim z problemów, któremu należało by poświęcić jeszcze uwagę, jest kwestia **ceny samochodu,** wiążąca się już ściśle z **problemem własnego działu produkcji samochodowej** i łącznie z nim się rozwijająca.

Polityka rządu szła w ostatnich latach po tej linii, by w szerokim stopniu zreglamentować dowóz samochodów z zagranicy i doprowadzić tą drogą do ujednostajnienia typu używanych w kraju samochodów. Tezom tym nie można odmówić znacznej słuszności z punktu widzenia państwowego. Nie mniej podkreślić tu trzeba znaczną odpowiedzialność, jaka powstaje w ten sposób dla dysponentów polityki motoryzacyjnej. Niewłaściwe dyrektywy w tej kwestii, jak mieliśmy możność obserwować to w ubiegłych latach, choćby w polityce w odniesieniu do Polskiego Fiata, nie tylko, że nie przynoszą państwu zamierzonych korzyści, ale wręcz stają się czynnikiem demotoryzacji kraju.

W obecnej chwili ciężar polityki motoryzacyjnej spada coraz to w szerszym rozmiarze na **koncesjonowane krajowe montowanie samochodów.**

Istniejące i działające trzy montownie krajowe: Lilpop Rau i Loewenstein, Państwowe Zakłady Inżynierii oraz Wspólnota Interesów wyposażone są w daleko idące udogodnienia i nastawione są na stopniowe przechodzenie od montowania samochodów do ich produkcji. Przewiduje się, zgodnie z powziętym planem, że pełna krajowa produkcja samochodowa uruchomiona zostanie w Polsce w r. 1941.

Chwilowo montownie krajowe spełniają coraz to bardziej wzrastającą rolę w zaspokojeniu rynku wewnętrznego towarem montowanym. Plany produkcji na rok bieżący przewidują, że z montowni krajowych wyjdzie ca 18.000 sztuk samochodów, co winno zaspokoić ponad 80% krajowego zapotrzebowania w tej dziedzinie.

Jeżeli coraz to realniej przewiduje się usamodzielnienie, choćby częściowe chwilowo, Polski w dziedzinie produkcji samochodów, to nie można tego zagadnienia odgraniczać od należytej **rozbudowy i przygotowania szeregu gałęzi produkcji pomocniczej.**

Dotyczyć to będzie przede wszystkim przemysłów: metalurgicznego — dostarczającego większości części samochodowych, elektrotechnicznego, gumowego, drzewnego, skórzanego i i. i winno znaleźć głęboko sięgający rezonans w zainteresowanych działach przemysłu wielkopolskiego.

Dopiero łączne traktowanie wszystkich elementów, składających się na podstawy motoryzacji, pozwoli nam na wyjście z impasu, w którym, mimo pewnej poprawy, **nadal tkwimy.** rł.

Kilka dysproporcyj taryfowych.

Polityka taryfowa P. K. P. waha się stale między dwoma biegunami: fiskalizmem, umożliwionym przez monopoliczną sytuację przedsiębiorstwa, oraz względami ogólno-gospodarczymi państwa, które nakazują stosowanie nieraz daleko posuniętych ulg taryfowych, graniczących, a nawet spadających wyjątkowo poniżej kosztów własnych kolei. Za granicą przy wysokim stopniu motoryzacji i przy należycie rozwiniętej i utrzymanej sieci dróg lądowych i wodnych, bardzo poważnym środkiem transportu staje się przede wszystkim transport motorowy.

W Polsce, jakkolwiek transport motorowy kalkuluje się dla wielu towarów znacznie niżej od przewozu kolejowego, najczęściej w skali ok. 30%, to jednak jest on możliwy tylko na bardzo ograniczonych przestrzeniach. Poza tym transport kolejowy posiada wyłączność i stąd jest tak poważnym czynnikiem w rozwoju i układzie obrotu towarowego.

W wielu wypadkach koszt transportu staje się niezwalczoną przeszkodą w kalkulacji towaru dla przedsiębiorcy i podcina możność jego ekspansji na odleglejsze tereny.

Wobec szczególnych trudności staje na tym odcinku przemysł przetwórczy wielkopolski. Z obszernych materiałów ankietowych i postulatów Związku Fabrykantów w Poznaniu, przytaczamy poniżej kilka charakterystycznych ilustracyj tego zagadnienia.

Na wstępie trzeba sobie zdać sprawę z faktu, że przemysł wielkopolski jest w przeważającej mierze przemysłem przetwórczym, uzależnionym od dostawy podstawowych surowców z odleglejszych okolic kraju, co już u wstępu podnosi cenę gotowego produktu, opuszczającego fabrykę przetwórczą.

Dość wspomnieć dla przykładu, że jeżeli chodzi o jeden z najbardziej podstawowych surowców energetycznych, miał węglowy, to koszt dostawy jego dla fabryk wielkopolskich waha się od 90—110% ceny miału loco kopalnia.

Odnośnie dostawy tych podstawowych surowców, a głównie żelaza, przemysł wielkopolski, wychodząc z uznawanego założenia, że kluczowy przemysł hutniczy ma spełniać szeroką rolę w państwowej akcji uprzemysłowienia kraju, wysuwa postulat ustalenia cen żelaza stałych loco fabryka odbiorcza.

Taka stabilizacja, uwzględniająca zasadę „równego startu" dla przemysłu przetwórczego, stałaby się niewątpliwą podnietą w rozwoju przemysłu metalurgicznego.

Ostatni okres otworzył przed przemysłem wielkopolskim możliwości większych dostaw na tereny centralnej i wschodniej Polski. Jedną z przyczyn uniemożliwiających tę pożyteczną dla obu stron wymianę jest wysoki koszt przewozów.

Oto jak przedstawia się podrożenie podstawowych surowców jednej z wielkopolskich fabryk metalurgicznych, na skutek przewozu tych surowców z miejsca ich eksploatacji, czy produkcji:

surówki żeliwnej	o 8,5%
koksu	o 49,2%
koksu śląskiego	o 41,3%
kamienia wapiennego	o 300 %
piasku fornierskiego	o 237 %
mułu fornierskiego	o 155 %
węgla	o 45 %

Dodajmy do tego koszt kolejny przewozu gotowego towaru z Wielkopolski na odleglejsze tereny, a będziemy mieli zakres trudności kalkulacyjnych wobec jakich staje przemysł metalurgiczny. Dowóz ten, w zależności od rodzaju materiału, dochodzi już na przestrzeni 300 km (do Warszawy) do wysokości 10% ceny produktu.

Koszt przewozu:

700 baterii tanich przedstawia się w ten sposób:

Poznań—Kuty	zł 18,60	czyli 12 %	wartości tow.
Poznań—Warszawa	„ 8,60	„ 5,6%	„
Poznań—Kraków	„ 10,80	„ 7 %	„
Poznań—Lwów	„ 16,86	„ 11 %	„

Sytuacja taka sprowadza nieraz skutki gospodarcze wysoce niepożądane. W niektórych gałęziach, głównie przemysłu metalowego — np. w produkcji maszyn młyńskich — niemal wyłącznie Wielkopolska posiada odpowiedni poziom produktu. Wobec tego jednak, że nieodpowiednie zaszeregowanie tego towaru w taryfie spowodowało obciążenie go w dalszych transportach w wysokości do 20%, przeto produkt wielkopolski, z oczywistą szkodą dla młynarstwa, bywa tam zastępowany przez miejscowe nieodpowiednie maszyny zastępcze.

W przemyśle mydlarskim i części przemysłu chemicznego oblicza się dla wielu towarów, że wytrzymałość kalkulacyjna na koszty przewozu sięga do 10% wartości towaru. Tymczasem stwierdzić trzeba, że np. przewóz mydła do okręgu wileńskiego waha się ok. 20% i więcej ceny produktu.

Jedna z najpoważniejszych fabryk chemicznych Polski przytacza kalkulację kilku swych produktów (kwasy, kleje itp.), z której wynika, że koszt przewozu tych towarów już na odległość 300 km waha się w skali od 8,2%—15,3%.

Równocześnie przewóz samochodowy za pośrednictwem koncesjonowanych przedsiębiorstw (możliwy jednak tylko na kilku trasach) kalkuluje się znacznie niżej, na co wskazuje poniższe obliczenie jednej z poznańskich fabryk mydła:

Trasa		przew. kolejami	przew. samochod.
Poznań—Gdynia	320 km	zł 8,84	zł 6,—
Poznań—Warszawa	304 „	zł 8,60	zł 6,—
Poznań—Ostrów	110 „	zł 3,70	zł 2,60

Znacznym obciążeniem są też koszty przewozowe dla trzeciej poważnej grupy przemysłu wielkopolskiego: przemysłu spirytusowego i browarniczego.

Dowodzi tego m. i. poniższe zestawienie jednego z browarów, zawierające koszt dostawy z najkorzystniejszego źródła podstawowych surowców:

		wartość towaru
wagon słodu	przewóz zł 212,05	zł 7.500,—
„ butelek	„ „ 426,95	„ 7.400,—
„ węgla	„ „ 227,75	„ 491,35
węgiel rzeszotowy	„ „ 332,15	„ 714,—
kolor do piwa	„ „ 51,95	„ 357,42
smoła piwowarska	„ „ 327,65	„ 7.014,69

Jaskrawo przedstawiają się też trudności kalkulacyjne dla nowej gałęzi produkcji tej branży, jaką stanowi „płynny owoc". Wszystko przemawia za tym, by ułatwić możliwe rozpowszechnienie tego towaru, a jakże jest to możliwe, jeżeli koszt przewozu tego niskowartościowego produktu na przestrzeni ok. 500 km wynosi 40% ceny, jaką za towar uzyskuje producent.

Faktem jest, że w uznaniu potrzeby poparcia obrotu niektórych towarów jak również dla poparcia eksportu, czy też portów, P. K. P. stosowała niejednokrot-

nie daleko posunięte zniżki. Jak poważny miały one zakres działania, dowodzi tego poniższe zestawienie, w którym porównano tak zbliżone towary z punktu widzenia przewozowego, jak węgiel i drzewo.

Koszt przewozu za tonę na odległość 600 km:

Rok	węgiel	drewno
1925	11,50 zł	12,50 zł
1926	6,50—9,00 zł	14,00 zł
1928	7,20 zł	15,40 zł
1933	4,20 zł	13,10 zł
1938	4,20 zł	15,00 zł

Wspomnijmy jeszcze na koniec, że znaczna część przedsiębiorstw produkuje teraz tzw. „produkty markowe", sprzedawane w całym kraju po jednej stałej cenie (dotyczy to głównie przemysłu spożywczego, kosmetycznego) i że w takich wypadkach producent, przy poważniejszych kosztach przewozu, staje nieraz przed zagadką kalkulacyjną nie do rozwiązania.

W tych warunkach, przy wielkiej potrzebie i istniejących możliwościach rozszerzenia wymiany towarowej na terenie kraju, przykrym i niezrozumiałym dysonansem zabrzmiały dla tutejszego przemysłu rzucone ostatnio hasła podwyżki taryf kolejowych.

Oczywiście, że trudności finansowe P. K. P. są faktem, który należy brać pod uwagę, ale granice kalkulacyjne przemysłu są również zjawiskiem gospodarczym, którego nie można pominąć.

Wszelka akcja zwyżki taryf, obawiać się należy, stałaby się obecnie pójściem przeciw fali, która niesie ożywienie obrotów towarowych i przedsiębiorczości w Polsce.

R-n.

Żegluga morska w 1938 r.

Rok ubiegły należy uznać za mierny dla żeglugi morskiej, a widoki na przyszłość za bardziej niepewne niż kiedykolwiek. Po raptownej i krótkotrwałej zwyżce frachtów, która osiągnęła swój punkt kulminacyjny w jesieni 1937 roku, nastąpił znacznie szybszy spadek, a powstała stąd depresja nie ustępuje już przez cały 1938 rok.

Nie bez wpływu na żeglugę pozostają trzy momenty polityczne: wojna hiszpańska, wojna japońska i zmiany w Europie środkowej. Najważniejszym jednak czynnikiem ujemnym okazały się dobre urodzaje w Europie i Ameryce Północnej przy równoczesnym nieurodzaju w Argentynie. Na przykładzie 1938 r. można stwierdzić, jak olbrzymi wpływ wywiera kluczowy rynek La Platy na kształtowanie się frachtów morskich. Według statystyki „Daily Freight Register" w 1938 r. ogólne transporty zboża do Europy z głównych centrów wywozowych wynosiły 105 mil. kwarterów, czyli tylko o 10,3 mil. kw. i o 9% mniej niż w 1937 r. Równocześnie jednak zaszły niewspółmiernie większe zmiany, jeżeli chodzi o udział krajów eksportowych, a zatem i w kierunkach przewozów. Tak więc z Stanów Zjednoczonych i Kanady wywieziono w 1938 r. 46,2 mil. kwarterów wobec 22,4 mil. w 1937 r., natomiast z Argentyny tylko 19,8 mil. kw. zamiast 53,3 mil. kwarterów.

Zaszło tu więc olbrzymie przesunięcie z długiego szlaku La Plata — Europa na korzyść szlaku północnoatlantyckiego znacznie krótszego. Toteż w czasie od stycznia do 8 grudnia 1938 r. wyszło z La Plata tylko 253 statki i 1,6 mil. ton ładunku wobec 857 statków i 5,8 mil. ton ładunku w takim samym okresie 1937 r. Bezrobocie na szlaku La Platy spowodowało większą podaż tonażu na innych szlakach i ogólne obniżenie frachtów. Ogólny wskaźnik frachtów według „Lloyd's List" przy podstawie rok 1923 = 100, wynosił dla całego 1937 r. 115,4, dla stycznia 1938 r. już tylko 99,5, dla lipca 89,0, dla listopada 88,0, i dla grudnia 87,1. Wskaźniki te kształtowałyby się jeszcze niżej, gdyby nie było ustalonych stawek minimalnych na różnych szlakach i stosunkowo solidarnej postawy armatorów, nie wyłamujących się spod przyjętych warunków wspólnej umowy.

Sytuacja na odcinku przewozów drzewa z Bałtyku i Morza Północnego była w ubiegłym roku ciężka. Stosunkowo dobry rok 1937 przyczynił się do pewnego optymizmu w przewidywaniach koniunktury w następnym roku i do podwyższenia nowych stawek minimalnych o jakie 20%, co było zresztą umotywowane zwyżką kosztów eksploatacji statków. Stawki te wobec stałego spadku frachtów na innych szlakach przyciągnęły dużą

ilość statków do przewozu drzewa. Tymczasem zakupy drzewa na rynkach importowych były w 1938 r. znacznie mniejsze niż w latach poprzednich i nie wyczerpały kontyngentów ustalonych dla krajów eksportujących. Duża podaż statków przy małym zapotrzebowaniu na drzewo oraz interwencja floty sowieckiej, nie związanej umową o stawkach minimalnych, wszystko to zmusiło do obniżenia frachtów minimalnych z powrotem do poziomu z roku 1937, co zresztą nie wpłynęło na ożywienie transportów drzewnych.

Ciężka sytuacja w trampingu światowym zmuszała do szukania środków zaradczych. Do najważniejszych w tym względzie projektów, nie zrealizowanych zresztą w 1938 r., należy próba międzynarodowego porozumienia w sprawie częściowego unieruchomienia tonażu za wynagrodzeniem ze specjalnie stworzonej wspólnej kasy tonażu pracującego. Wobec nieuzyskania zgody dostatecznej ilości armatorów brytyjskich, projekt ten jest na razie w zawieszeniu. Drugi projekt, który — zdaje się — niedługo będzie zrealizowany, to wznowienie subwencji rządowej dla trampingu brytyjskiego w wysokości przeszło 2 mil. funtów szt. W ogóle rok 1938 wykazał dążenie wielu państw do rozwoju floty handlowej, zapewnienie jej pomocy rządowej i faworyzowanie przewozów pod własną banderą. Żadne państwo obecnie nie opiera swojej polityki morskiej na zasadach wyłącznie ekonomicznych. Tym trudniejsze staje się obecnie przewidywanie przyszłej koniunktury w światowej żegludze morskiej.

Przypomnieć tu wypada, że już w 1935 r. Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu opracowała plan, mający na celu uzdrowienie żeglugi światowej. Wprowadzenie go w życie miało wytworzyć pewną stabilizację w koniunkturze żeglugowej, równocześnie ją poprawiając. Tymi zasadniczymi punktami są: 1) racjonalizacja tonażu, a więc przystosowanie podaży tonażu do popytu na niego, i 2) racjonalizacja stawek frachtowych, wyrażająca się w ustaleniu przez armatorów ekonomicznie uzasadnionych stawek i trwałych warunków transportu morskiego, elementu tak potrzebnego w handlu światowym.

Rola i rozwój przedsiębiorstw ekspedycyjnych.

Przedsiębiorstwa ekspedycyjne spełniają w życiu gospodarczym bardzo doniosłą rolę, choć na pozór praca ich nie posiada jakoby charakteru twórczego.

Istnienie i działalność przedsiębiorstw ekspedycyjnych związana jest ściśle z normalnym rozwojem struktury gospodarczej organizmu, w którym przedsiębiorstwa te istnieją.

Obrót towarowy w szerokim pojęciu tego słowa i z wszelkimi konsekwencjami - funkcjami, jakie obrót ten powoduje, to w wielkim skrócie tło i podstawa działalności przedsiębiorstw ekspedycyjnych.

Sprawność obrotu towarowego jest zarówno przyczyną powstania przedsiębiorstw ekspedycyjnych jak też i skutkiem ich działalności.

W państwach o wysokim poziomie życia gospodarczego, o dobrze zorganizowanym i sprawnie funkcjonującym obrocie towarowym, przedsiębiorstwa ekspedycyjne mają szerokie pole do działalności i w znacznej mierze są gwarantami należytej pracy gospodarczej.

Istotną podstawą użyteczności gospodarczej przedsiębiorstw ekspedycyjnych jest wyprowadzenie konsekwencji z jednej z podstawowych zasad naukowej organizacji pracy, to jest zasady podziału pracy i specjalizacji.

Przy wysoce skomplikowanym obrocie towarowym, przy szerokich możliwościach przewozu towarów, przy skomplikowaniu obowiązków i stawek przewozowych czy celnych, przy wielkiej ilości przepisów reglamentujących współczesny obrót towarowy — ekspedytor występuje jako specjalista zastępujący w tych działaniach przedsiębiorcę i finalizujący należyte załatwienie transakcji. Jest rzeczą oczywistą, że w większości wypadków ekspedytor posiadający należycie przygotowany aparat własny w tym kierunku pracy i wielkie doświadczenie, wykona zadania z tej dziedziny ku pełnemu zadowoleniu zleceniodawców — przedsiębiorstw.

Duch ustawy idzie w tym kierunku, by stosunek wzajemny stron zawierających umowę ekspedycji oprzeć na możliwie daleko idącym zaufaniu i samodzielności w wykonaniu przez ekspedytora jego zadań. Budzi to oczywiście i te skutki, że ekspedytor posiada stosunkowo daleko idącą odpowiedzialność za sposób wykonania zlecenia.

Szczególnie bardzo poważną rolę spełniały na przestrzeni minionych lat przedsiębiorstwa ekspedycyjne w Polsce.

Lata powojenne postawiły Polskę wobec znacznych trudności w tej mierze. Dotychczasowe obroty opierały się w znacznej mierze na przedsiębiorstwach ekspedycyjnych, mających swe centrale w dawnych państwach zaborczych, które tym samym w zmienionej sytuacji nie mogły swej pracy kontynuować w wolnym państwie polskim.

Co więcej, potrzeby w tej dziedzinie zwiększyły się znacznie przez fakt, że należało scalić i uzgodnić wzajemną wymianę towarową trzech bardzo różniących się od siebie i przystosowanych do odmiennych warunków, części nowopowstałego państwa. W pracy tej znaczny udział, siłą rzeczy, spaść musiał właśnie na przedsiębiorstwa ekspedycyjne.

Istotnie lata te podniosły rozwój szeregu poważnych przedsiębiorstw tego rodzaju, które ze skromnych nieraz początków rozwinęły swoją działalność na terenie całego kraju i objęły bardzo poważne obroty.

Typowym przykładem tej ewolucji dla terenu wielkopolskiego jest wielkie przedsiębiorstwo C. Hartwig.

Kiedy w 1919 roku w Poznaniu z istniejących przedsiębiorstw ekspedycyjnych znaczna większość należała do żydów wzgl. niemców, drobne przedsiębiorstwo niemieckie pod nazwą Hartwig, przejęte przez Bank Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu i kilku poznańskich przemysłowców, stało się jedną z pierwszych firm polskich w tej branży. Niemal bezpośrednio po swym powstaniu w r. 1919 przedsiębiorstwo to rozszerza zakres swej działalności, otwierając początkowo w Warszawie a dalej kolejno oddziały w Łodzi, Krakowie, Gdańsku, Gdyni, Katowicach, Lwowie, Bydgoszczy, Wilnie i Zbąszyniu.

Postępując z rozwojem, przedsiębiorstwa ekspedycyjne w Polsce dostosowały się zarówno do następujących zmian w organizacji obrotu towarowego, obejmując zakresem swego zainteresowania wszelkie nowopowstałe formy wymiany międzynarodowej, kwestie claeringowe, dewizowe i inne, dostosowywały się do postępu technicznego, usprawniając własny tabor, uwzględniały hasło i rozwój motoryzacji na własnym terenie pracy.

Nowe dziedziny pracy dla przedsiębiorstw ekspedycyjnych w Polsce stworzyły tak szerokie tego rodzaju rozległe zagadnienia gospodarcze jak rozbudowa portu w Gdyni, gdzie rozwinął się cały szereg specjalnie przy-

stosowanych firm ekspedycyjnych i maklerskich, które stale mają przed sobą jeszcze wielką przyszłość rozwojową, a ponadto naprzykład rozwój targów i wystaw w kraju i zagranicą, w obsłudze których to targów i wystaw specjalizowała się szczególnie firma C. Hartwig.

Obserwując zarówno dokonany wysiłek i rozwój przedsiębiorstw ekspedycyjnych, jak też i perspektywy dalszego ich rowoju w przyszłości, stwierdzić trzeba, że tak jak spełniły tak i spełniać one będą w przyszłości wielką i pożyteczną rolę gospodarczą. N.

Umowa ekspedycji.

Istota umowy i strony.

Umowa ekspedycji, omówiona w kodeksie handlowym w art. art. 598—612, stanowi kwalifikowaną umowę zlecenia.

Przez umowę tę ekspedytor podejmuje się przesłania rzeczy w imieniu własnym, lecz na rachunek cudzy, to jest nadawcy. (art. 598 k. h.).

Pojęcie rzeczy należy traktować szeroko, obejmując nim m. i. pieniądze, papiery wartościowe (art. 606 kh.), jednakże poza granicami umowy ekspedycyjnej mieści się przewóz osób (np. biura podróży), gdzie stosować należy ogólne przepisy kodeksu zobowiązań.

Fakt, że ekspedytor dokonuje przesyłki we własnym imieniu, wywodzi się z ogólnych założeń instytucji, zmierzających do możliwego usprawnienia i przyspieszenia obrotu towarowego, w oparciu o specjalizację zawodową ekspedytora i zaufanie wzajemne kontrahentów umowy ekspedycyjnej. Zasada ta znajduje swe rozwinięcie i konsekwencje w obowiązkach ekspedytora, jego prawach i odpowiedzialności. Samoistne stanowisko prawne ekspedytora wyraża się w stosunku do osób trzecich, w odniesieniu do których ekspedytor we własnym imieniu reprezentuje interesy nadawcy przedmiotu umowy ekspedycyjnej.

Działanie we własnym imieniu nie jest oczywiście równoznaczne z działaniem na własny rachunek. Wszelkie skutki działań ekspedytora spadają z mocy ustawy bezpośrednio na osobę nadawcy.

Charakterem swym zbliża się umowa ekspedycji do umowy komisowej, stąd też ustawa przewiduje (art. 599 k. h.), że w braku odrębnych przepisów dotyczących ekspedycji, należy stosować odpowiednie przepisy ustawy, odnoszące się do komisu (art. 582 i n. k. h.).

Z typu umowy ekspedycyjnej należy też wywieść, że w dalszym stopniu może być stosowana do niej analogia z przepisów dotyczących umowy zlecenia (art. 498 i n. kod. zob.).

W umowie ekspedycji uczestniczą w zasadzie dwie osoby: ekspedytor i nadawca. W stosunku do ekspedytora ustawa ustala, że jest on kupcem, czyli osobą, wykonującą we własnym imieniu przedsiębiorstwa zarobkowe.

Ekspedytor może być osobą fizyczną, prawną (spółka), spółdzielnią, wzgl. osobą prawną, nie posiadającą charakteru spółki handlowej (art. 74 k. h.). Nie ustala też ustawa, by ekspedytor musiał posiadać charakter kupca rejestrowego (w wiekszym rozmiarze), ani też by musiał ekspedycją zajmować się stale — zawodowo. Drugi kontrahent — nadawca (zleceniodawca) — nie potrzebuje być kupcem, co nie zmienia w niczym faktu, że między nim a kupcem-ekspedytorem dochodzi do umowy ekspedycji i że do umowy tej stosują się w pełni przepisy kodeksu handlowego.

Forma zawarcia umowy.

Wychodząc ze wskazanej wyżej tendencji do ułatwienia obrotów gospodarczych, starał się ustawodawca w stopniu możliwie najwęższym ograniczyć możność zawierania umowy ekspedycyjnej klauzulami natury formalnej, tym bardziej, że normalnie uczestnikami tego typu umów są kupcy należycie w podstawach umowy zorientowani i do zawierania jej przygotowani.

Tym tłumaczy się okoliczność, że w ustawie nie przewidziano żadnych warunków co do formy zawarcia umowy ekspedycyjnej. Zawarcie to może mieć miejsce zarówno we formie ustnej, jak też i pisemnej, względnie część warunków może być ustalona we formie pisemnej, a część umówiona ustnie.

Znaczna część przepisów dotycząca umowy ekspedycyjnej posiada też charakter dyspozytywny, t. zn. że może być ustalona na drodze umowy stron, przyczym odpowiednie przepisy ustawowe mają zastosowanie dopiero w braku odpowiedniej umowy (dotyczy to m. i. sposobu przewiezienia rzeczy, wykluczenia przejęcia przez ekspedytora funkcyj przewoźnika, zakresu odpowiedzialności ekspedytora itp).

Chwilę zawarcia umowy ustala się zgodnie z przepisami ogólnymi. Umowa zostaje zawartą (zgodnie z art. 50 i n. kod. zob.) z chwilą zgodnego oświadczenia woli zainteresowanych stron (przyjęcia oferty). Z reguły przy umowie ekspedycyjnej ekspedytorem będzie kupiec zajmujący się ekspedycją stale i wykonujący swe przedsiębiorstwo według stałych zasad regulaminu i taryfy. W takim wypadku umowa dochodzi do skutku z chwilą udzielenia danemu ekspedytorowi zlecenia, (dojścia do jego wiadomości) chybaby ten niezwłocznie odmówił przyjęcia zlecenia.

Ustalenie chwili zawarcia umowy przedstawia o tyle znaczenie praktyczne, że z tą chwilą na ekspedytora przechodzą ustawowe, względnie umowne obowiązki, a przede wszystkim odpowiedzialność za wykonanie zlecenia.

Miejscem zawarcia umowy będzie zasadniczo miejsce, w którym wykonuje swe przedsiębiorstwo ekspedytor. Nawet w wypadku, gdyby tego nie ustaliła umowa stron (co z reguły ma miejsce) należy przyjąć taką właściwość miejscową, jakkolwiek ustawa wyraźnie tego nie precyzuje.

Zakres działania ekspedytora.

Ustawodawca ustalił zakres działania i obowiązki ekspedytora, wypływające z umowy ekspedycyjnej dość szeroko, wychodząc z założenia, że będzie to odpowiadało interesom nadawcy, jak również sprzyjało doskonaleniu się zawodowemu ekspedytorów.

Obok ew. wytycznych działania ekspedytora, wypływających z pozytywnej umowy stron, ustawa przewiduje szereg zasad, po linii których winien ekspedytor wykonywać udzielone mu zlecenie.

Przede wszystkim ekspedytor zobowiązany jest do przyjęcia rzeczy, stanowiących przedmiot umowy, należycie je zbadać, zaopatrzyć, zabezpieczyć itp.

Z kolei winien ekspedytor, zgodnie z warunkami umowy, dokonać przewozu rzeczy, posługując się w tym celu przewoźnikami, ew. dalszymi ekspedytorami, przy pomocy środków przewozu lądowego, morskiego, wzgl. powietrznego (umowa stron może zawierać w tym względzie wiążące wytyczne).

Przy wyborze przewoźników, ekspedytorów, jak też i dysponowaniu środków przewozu, ekspedytor zobowiązany jest dołożyć należytej staranności. Wykazanie niedotrzymania tej zasady stwarza podstawę do roszczeń odszkodowawczych przeciwko ekspedytorowi (art. 602 k. h.).

W art. 603 k. h. ustawa nakłada na ekspedytora szczególny obowiązek „podejmowania kroków, potrzebnych do uzyskania zwrotu niesłusznie pobranych kwot z tytułu przewoźnego, cła, podatku od ładunków i innych należności, związanych z dokonaniem przesyłki". Podobnie musi ekspedytor podjąć kroki dla zabezpieczenia mienia i praw nadawcy, gdy zachodzi podejrzenie braku w towarze, jego uszkodzenia, lub zepsucia, wzgl. gdy przedmiotowi ekspedycji zagraża niebezpieczeństwo (art. 586 k. h.). Ustawa zawiera odnośnie do takich działań szczególną formę pełnomocnictwa dla ekspedytora. Zamieszczając powyższy przepis, ustawodawca niewątpliwie słusznie zakładał, że specjalne kwalifikacje zawodowe ekspedytora stanowią w tej dziedzinie silniejszą ochronę interesów nadawcy, niżby daćby ją mogło samodzielne wystąpienie nadawcy.

We wszelkich powołanych wyżej sprawach ekspedytor z mocy ustawy może samodzielnie występować w imieniu własnym, a na rzecz zleceniodawcy.

Ekspedytor jest zobowiązany do ubezpieczenia przedmiotu umowy, gdy otrzyma odpowiednie zlecenie (art. 585 k. h.).

Gdy przedmiotowi przesyłki zagraża zepsucie, a brak odpowiedniej dyspozycji ze strony nadawcy i nie można jej na czas otrzymać, ekspedytor dla ochrony interesów nadawcy zobowiązany jest towar z należytą starannością sprzedać (art. 587 k. h.).

Oczywiście odpowiednie dyspozycje nadawcy mogą spowodować ekspedytora zarówno do pozytywnego wystąpienia w takich sprawach, jak też i wystąpienie jego wykluczyć, czy powstrzymać.

W wypadku, gdy takie zastępowanie interesów nadawcy wiąże się z koniecznością wykładów gotówkowych (opłaty, zaliczki), wtedy ekspedytor do wykładania tych kwot nie jest obowiązanym i ma prawo wymagać złożenia przez nadawcę odpowiedniej zaliczki.

Wszelkie swe działania ekspedytor jest zobowiązany podejmować, biorąc pod uwagę interes zleciodawcy (art. 582, 583 k. h.).

mgr. R. Ł.

(c. d. nast.)

Sytuacja gospodarcza Polski.

Bank Gospodarstwa Krajowego w następujący sposób charakteryzuje sytuację gospodarczą Polski w grudniu na tle sytuacji w 1938 r.:

Rozwój gospodarki Polski nacechowany był w roku ub. dalszym wzrostem produkcji przemysłowej i obrotów. W porównaniu z rokiem poprzednim ruch zwyżkowy wskaźników gospodarczych był mniejszy, na tle jednak słabnącej, zwłaszcza w pierwszej połowie 1938 r., koniunktury światowej, stan gospodarki Polski przedstawiał się korzystnie. Podstawy do rozszerzenia produkcji i zatrudnienia stwarzała przede wszystkim wzmożona działalność inwestycyjna tak publiczna, jak i prywatna, zwłaszcza na polu uprzemysłowienia kraju. Inwestycyjny charakter ożywienia powoduje, że produkcja dóbr wytwórczych wzrasta silniej od produkcji dóbr spożycia. Przy ogólnym bowiem wzroście przeciętnego wskaźnika produkcji przemysłowej za 1938 r. o około 8 proc. do przeszło 119 (1928 = 100), wskaźnik produkcji dóbr wytwórczych podniósł się prawie o 10 proc. do około 140, a wskaźnik produkcji dóbr spożycia o przeszło 5 proc. do 108. Zwiększone inwestycje wywierają również wpływ na ukształtowanie się obrotów handlowych z zagranicą, wywołując konieczność zwiększonego przywozu surowców i maszyn. Ponieważ jednocześnie eksport, wobec osłabienia koniunktury światowej połączonej ze spadkiem cen, napotykał na większe trudności, bilans handlu zagranicznego zamknięty został saldem biernym.

Korzystny rozwój położenia na rynku pieniężnym został dwukrotnie w ciągu roku zakłócony silnym odpływem wkładów, wywołanym ostrym napięciem sytuacji politycznej w Europie. Sprawne jednak odparcie poważnego, zwłaszcza we wrześniu, nacisku wkładców na instytucje finansowe, miało ten dodatni skutek, że po ustaniu groźby konfliktu zbrojnego wkłady szybko wracały i procesy kapitalizacyjne nie zostały zahamowane. Poza okresami naprężenia na rynku pieniężnym bankowość pracowała w roku ubiegłym w warunkach pomyślniejszych, wykazując wzrost obrotów i poprawę rentowności. Przemysł i handel dzięki zwiększonym obrotom, wykazywały dostateczną płynność i wypadki trudności płatniczych były dość rzadkie. Pogorszyła się natomiast, na skutek spadku cen zbóż, sytuacja finansowa rolnictwa, które mniej sprawnie wywiązywało się ze swoich zobowiązań.

Pomyślne tendencje rozwojowe rynku pieniężnego wystąpiły ponownie, zwłaszcza pod koniec roku. Znaczniejszy wzrost wkładów w grudniu zwiększył płynność instytucji finansowych, co ułatwiło likwidację ultimo rocznego, bez konieczności szerszego wykorzystania rezerwy kredytowej w instytucji emisyjnej. Zapotrzebowanie pieniężne życia gospodarczego było przy tym mniejsze, a to ze względu na zwykłe w czasie zimowym osłabienie inwestycji i prac budowlanych oraz okres międzysezonowy w niektórych gałęziach przemysłowych.

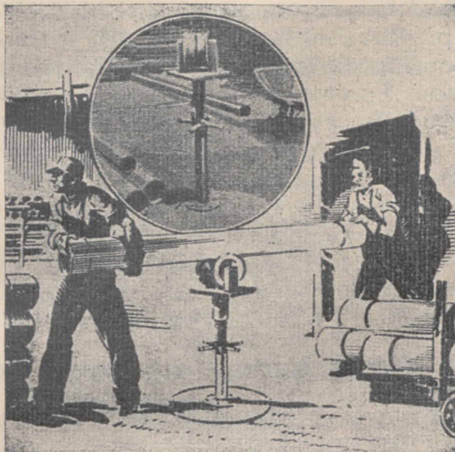
Spadek wytwórczości wystąpił w gałęziach przemysłowych o charakterze inwestycyjnym, a więc w hutnictwie, częściowo w przemyśle metalowym, przetwórczym i mineralnym, a poza tym w przemyśle włókienniczym i odzieżowym, chemicznym i spożywczym. Górnictwo tak węglowe, jak i naftowe utrzymało stan wydobycia bez większych zmian na poziomie poprzedniego miesiąca, przy mniejszym nieco zbycie węgla i przetworów naftowych. Po usunięciu jednak czynnika sezonowości, wskaźnik produkcji przemysłowej był w grudniu nieco wyższy niż w listopadzie i przekroczył poziom wskaźnika z grudnia 1937 r. o kilka procent.

Sezonowy spadek liczby zatrudnionych wystąpił w grudniu w przemyśle przetwórczym, a poza tym na robotach publicznych. Wskutek tego stan zarejestrowanych bezrobotnych silniej się podniósł, przekraczając w połowie stycznia pół miliona osób.

Bezpieczeństwo pracy.

Pomocniczy przyrząd do przeładunku.

Przy odręcznym przeładunku, względnie przy transporcie na bardzo nieznaczne odległości w obrębie warsztatu, składu, sortowni itp. — duże korzyści gospodarcze, ułatwienie w pracy i bezpieczeństwo zapewnia wspornik, zaopatrzony w krążek obracający się na poziomej osi, zilustrowany na rys. 1.



Jak widzimy, rury metalowe lane lub ciągnione, sztaby żelaza, szyny itp. wsparte o tego rodzaju urządzenie, muszą być przytrzymywane przez robotników jedynie w celu nadania im równowagi, podczas gdy cały ciężar dźwiganego przedmiotu przenosi się na słupek wsporczy.

Przyrząd tego rodzaju może być zmontowany w miejscach przeładunku albo na stałe, albo też, po zaopatrzeniu go w odpowiednią podstawę — może być przenoszony z miejsca na miejsce w miarę potrzeby.

Przyrząd pomocniczy do ładowania blach do krytych wagonów.

Istnieje szereg gatunków drogich blach, jak na przykład blachy krzemowe dla przemysłu elektrotechnicznego, które muszą być starannie chronione przed rdzą i przewożone w tym celu w krytych wagonach. Ładowanie i wyładowywanie tego rodzaju towaru z wagonów krytych nastręcza wiele trudności i jest połączone z licznymi wypadkami kaleczenia rąk robotników, jak również kaleczenia samych blach, jeżeli do ich podnoszenia używa się szczypców.



Przyrząd ułatwiający ładowanie zobrazowany na rys. 2 składa się z mocnej profilowanej ramy w kształcie litery „U". Dolne jej ramię dźwiga ładunek i zostaje wprowadzone do wagonu, a ramię górne przesuwa się swobodnie nad dachem wagonu.

Odpowiedzialność pracodawcy za wypadek.

(Art. 196 ustawy o ubezpieczeniu społecznym.)

Zaniedbanie przez pracodawcę obowiązków, wynikających z przepisów o ochronie życia i zdrowia pracownika, a czyniących pracodawcę odpowiedzialnym za szkodę z wypadku, jakiemu uległ ubezpieczony pracownik, polegać może jedynie albo na niezastosowaniu się przez pracodawcę do obowiązków, wymienionych w pkt. a) do d) art. 1 rozp. Prez. Rzplitej z dnia 16 marca 1928 r. o bezpieczeństwie i higienie pracy (Dz. U. nr 35 poz. 325), albo też na niezastosowaniu się przez pracodawcę do wydanych przez władze szczególnych przepisów ochronnych.

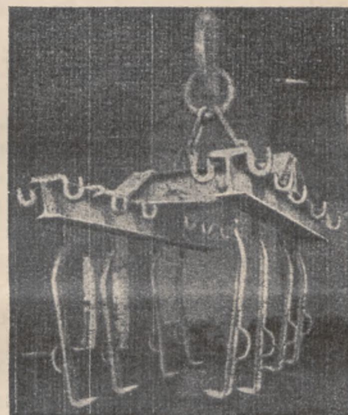
(S. N. 26. XI. 1937, C. II. 1869/37).

Pracodawca nie jest robotnikowi odpowiedzialny za uszkodzenie, które powstało przez to, że robotnik w czasie ruchu zdejmował pas transmisyjny bez upoważnienia lub ręką zamiast drążkiem.

(S. N. 7. I. 1938, C. II. 1292/37).

Przyrząd pomocniczy do dźwigania pakietów blachy walcowanej.

Na rys. 3 przedstawiony jest pomocniczy przyrząd, zaczepiany na haku dźwigowym, mając za zadanie zabezpieczenie i ułatwienie transportu arkuszy blaszanych. Jak widzimy, są to dwie mocne belki dwuteowe, połączone równolegle i zaopatrzone po obu swych podłużnych krawędziach w kute haki pomocnicze. Całość jest zaopatrzona w środku w mocny pierścień kuty, służący do zawieszania na haku dźwigowym. Na małych hakach pomocniczych zawieszane są przy pomocy kutych pierścieni chwytaki pomocnicze o profilu prostokątnym, w ogólnej ilości sztuk ośmiu, przeznaczone do podtrzymywania pakietu blach od spodu; stosownie do wymiarów blach, chwytaki te mogą być szybko ustawione w odpowiedniej odległości od siebie (szerokość blachy) i rozsunięte na potrzebną odległość wzdłuż belek dźwigających (długość blachy).



Motoryzacja.

Projekt potanienia ubezpieczeń samochodowych.

W ramach prac Związku Izb Przemysłowo-Handlowych nad całokształtem zagadnień motoryzacyjnych, Izba Przemysłowo-Handlowa w Katowicach opracowała szczegółowy referat w sprawie ubezpieczeń samochodowych. — Jak wiadomo, ubezpieczenia samochodowe składają się z 3 rodzajów, a mianowicie: ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich, od nieszczęśliwych wypadków i od tzw. autokaska.

W budżecie właściciela samochodu ubezpieczenia samochodowe zajmują bardzo pokaźne miejsce. Obecne stawki poszczególnych rodzajów ubezpieczeń są wysokie i tylko nieliczna garść automobilistów-amatorów może sobie pozwolić na opłacanie wszystkich wspomnianych rodzajów ubezpieczeń, gdy tymczasem w interesie ra-

cjonalnie ujmowanego postępu — należałoby dążyć do możliwie szerokiego rozpowszechnienia tych ubezpieczeń.

Z referatu Izby Katowickiej wynika, że koszt łącznego ubezpieczenia (wszystkich 3 rodzajów ubezpieczeń) wynosi dla posiadacza samochodu do 100 złotych miesięcznie. Kwota ta odnosi się do najbardziej u nas rozpowszechnionego wozu pochodzenia zagranicznego wartości około 6.000 zł. Sumę 100,— zł w budżecie miesięcznym właściciela niewielkiego samochodu dla opłacenia składek ubezpieczeniowych — trzeba uznać za bardzo wysoką w stosunku do całości kosztów utrzymania samochodu.

Pomimo to towarzystwa ubezpieczeniowe utrzymują, że stawki te nie wystarczają na pokrycie szkód i że dział ubezpieczeń samochodowych jest w Polsce od 3 lat deficytowy i to nie z powodu nadmiernych kosztów, lecz przede wszystkim dlatego, że wypłacane przez towarzystwa ubezpieczeniowe odszkodowania przekraczają 100% pobranej przez nie składki, a to ze względu na drogie części zamienne do samochodów i trudności przy ich sprowadzaniu, niski poziom techniczny warsztatów samochodowych, małą staranność właścicieli-kierowców o swe maszyny, nadmierne zużywanie tych maszyn, a więc zmniejszenie ich odporności i wreszcie częste zderzenia.

Zdaniem Izby Przemysłowo-Handlowej w Katowicach byłoby pożądanem wprowadzenie przez towarzystwa ubezpieczeniowe dla kierowców-amatorów jednej stawki, która by obejmowała wszystkie trzy ubezpieczenia samochodowe; wysokość takiej zryczałtowanej stawki nie powinna przekraczać 30—35 zł miesięcznie. Ponadto, zdaniem Izby należy dążyć do unifikacji prawa w zakresie odpowiedzialności samochodowej. Sprawa ta będzie w najbliższym czasie przedmiotem obrad Komisji Motoryzacyjnej Związku Izb. (GSI).

Tabor samochodowy u nas i za granicą.

Mimo wyraźnego postępu motoryzacji w Polsce w przeciągu ostatnich dwóch lat, trzeba stwierdzić, że pod względem liczby pojazdów mechanicznych stoimy jeszcze daleko w tyle za zagranicą.

W Polsce posiadamy obecnie według danych na dz. 1. 10. 1938 r. 41.822 samochodów (w tym osobowych 25.055) i 13.485 motocykli, a więc jeden pojazd mechaniczny przypada na 625 mieszkańców, a jeden samochód na 820 mieszkańców.

Tymczasem według statystyk, już w roku 1937 jeden samochód przypada w Stanach Zjednoczonych A. P. na 4,5 mieszkańców, we Francji na 19, w Anglii na 21, w Belgii na 41, w Niemczech na 47, w Italii na 105, w Finlandii na 107, w Estonii na 226, na Węgrzech na 504 mieszkańców.

W Niemczech na 1 lipca 1937 r. było 1.521.277 samochodów i 1.327.189 motocykli; w ostatnich latach przybywało tam około 200.000 samochodów i 150.000 motocykli rocznie. Wobec takich przyrostów w chwili obecnej liczba pojazdów mechanicznych przekroczyła w Niemczech trzy miliony sztuk. W jednym tylko miesiącu sierpniu zarejestrowano w Niemczech 53.088 nowych pojazdów, czyli w jednym miesiącu przybywa tam tyle pojazdów, ile my posiadamy w całym kraju. Jedno tylko miasto Monachium, liczące około 800.000 mieszkańców, posiada 27.000 samych samochodów osobowych, czyli więcej niż w całej Polsce.

Francja w r. 1937 posiadała 2.167.000 samochodów i 541.000 motocykli, Anglia zaś 2.243.000 samochodów i 495.000 motocykli.

Cyfry te wyraźnie oświetlają nasze ubóstwo pod względem liczby posiadanego taboru motorowego.

Sprawy morskie.

9.300.000 ton przeładowała Gdynia w roku 1938.

Według ostatecznych zestawień dokonanych przez Urząd Morski ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za cały rok 1938 wyniosły 9.311.331,8 ton. Z powyższej liczby ogólnych obrotów towarowych przypada na obroty zamorskie 9.173.437,7 ton, na obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem 16.523,2 ton, oraz na obroty z wnętrzem kraju drogą wodną 121.370,9 ton. Przywóz zamorski w 1938 roku wyniósł 1.526.535,7 ton oraz wywóz zamorski 7.646.902 ton.

W porównaniu do ogólnych obrotów towarowych portu gdyńskiego za 1937 rok (9.147.270,9 ton), ogólne obroty portu w 1938 roku wykazują wzrost o 1,8%.

Przywóz zamorski w 1938 roku w porównaniu do 1937 r. (1.718.003,7 ton) wykazuje spadek o 11,1%, wywóz zamorski natomiast w porównaniu do 1937 roku (7.288.172,6 ton) wykazuje wzrost o 4,9%.

Gdzie buduje się nowe polskie statki handlowe.

W obecnej chwili buduje się na Stoczni Gdyńskiej frachtowiec „Olza" dla tow. „Żegluga Polska" S. A. o pojemności 1.250 BRT., na Stoczni Gdańskiej frachtowce bawełniane „Bielsk" i „Łódź" po 4.660 BRT. dla tow. Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A. oraz jeden dla Brazylii. Na zamówienie tow. Gdynia-Ameryka L. Ż. S. A. buduje się w Stoczni Neptune f-y Swan, Hunter an Wigham Richardson Ltd. w Newcastle on Tyne motorowy statek pasażersko-towarowy „Sobieski" o 11.500 BRT., zaś w duńskiej stoczni Nakskov identyczny motorowiec „Chrobry".

Stocznia Gdyńska S. A. przystąpi w niedługim czasię do budowy dwóch lugrów śledziowych oraz statku dozorczo-badawczego dla Morskiego Instytutu Rybackiego.

Poza tym Stocznia Rybacka w Gdyni zamierza w r. 1939 wybudować serię pełnomorskich kutrów rybackich, przeznaczonych dla połowów na morzu Północnym, o długości 24 mtr., oraz dwie serie kutrów dla połowów przybrzeżnych.

Ruch pasażerów w porcie Gdyńskim w roku 1938.

W przeciągu 1938 r. ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 43.205 osób, z czego przyjechało 13,238 osób, a wyjechało 29. 967 osób.

Ruch pasażerów między Gdynią, a niektórymi krajami przedstawił się następująco:

	przyjechało	wyjechało	razem
1. Anglia	1.337	5.424	6.761
2. Argentyna	888	5.817	6.705
3. Belgia	296	75	371
4. Brazylia	392	600	992
5. Dania	1.247	1.159	2.406
6. Finlandia	256	32	288
7. Francja	715	4.111	4.826
8. Kanada	242	1.209	1.451
9. Niemcy	54	71	125
10. St. Zj. Am. Pół.	3.968	7.112	11.080
11. Szwecja	389	287	676
12. Urugwaj	—	704	704
13. via W. M. Gdański	69	81	150
14. Wycieczki G. A. L.	3.174	3.174	6.348

Jak z powyższego zestawienia wynika największy ruch pasażerski zanotowano między Gdynią a Stanami Zjednoczonymi, następnie Anglią, Argentyną, Francją, Danią i Kanadą.

Również do ruchu pasażerskiego przyczyniły się wydatnie wycieczki morskie organizowane przez G. A. L.

Skarb. - Finanse

Termin składania zeznań podatkowych.

Przypominamy wszystkim członkom Związku Fabrykantów, że w myśl art. 69 ordynacji podatkowej (Dz. Ust. R. P. nr. 14 ex 1936 poz. 134) zeznania dla wymiaru

a) podatku przemysłowego od obrotu,
b) podatku dochodowego

zobowiązani są złożyć do dnia 1 marca.

Dla osób prawnych termin do składania tych zeznań wyznaczony jest na dzień 1 maja.

Zeznania składa się na formularzach, które wydają odnośne władze skarbowe.

W myśl art. 116 rozp. Min. Skarbu z dnia 25. III. 1937 r. o wykonaniu ordynacji podatkowej (Dz. Ust. R. P. nr. 35 ex 1937 poz. 270) służy Dyrektorom Izb Skarbowych prawo odraczania na prośby płatników terminów składania zeznań podatkowych, tudzież darowania skutków zaniedbania tych terminów.

Sprawa potrącalności wydatków na nabycie statków z podatku dochodowego.

Minist. Skarbu na wniosek Izby P.-H. pismem z 12. XI. 38 r. Nr. 27930/2/38 wyjaśniło sprawę potrącalności z dochodu, podlegającego opodatkowaniu według działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym sum wydatkowych na nabycie statków, jak następuje:

„Art 9 rozporządzenia Prez. R. P. z 1. VI. 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, obowiązujący w brzmieniu zmienionym ustawą z dnia 29. III 1937 r. (Dz. U. R. P. nr. 27, poz. 190) od dnia 1. I. 1937 r., nie uzależnia prawa do potrącenia z dochodu, podlegającego opodatkowaniu według działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym wydatków na inwestycje, wymienione w tym artykule od ich pokrycia z dochodu roku operacyjnego, w którym zostały przeniesione.

W przypadku zatem nabycia przez osobę, wymienioną w art. 9 statku za cenę, pokrytą częściowo z dochodu, uzyskanego w danym roku operacyjnym i częściowo z zaciągniętej na ten cel pożyczki potrąceniu z dochodu podatkowego roku nabycia i — zależnie od woli uprawnionego — 4 lat następnych podlega całkowita suma wydatku".

Uprawnienia płatników.

Do wiadomości wszystkich Izb skarbowych podane zostało niezwykle doniosłe orzeczenie Najwyższego Trybunału Administracyjnego, dotyczące uprawnień płatników podatkowych w postępowaniu odwoławczym.

W konkretnym wypadku władza wymiarowa zakwalifikowała komisową sprzedaż węgla, jako sprzedaż towarową, wymierzając wyższy podatek. Płatnik odwołał się, przy czym instancja odwoławcza wymiar zatwierdziła, nie podając bliższego uzasadnienia.

N. T. A. uznał, że w tych wypadkach, gdy płatnik kwestionuje w ogóle prawo poboru podatku, lub jego rozciągłość, władza wymiarowa jest obowiązana do wskazania konkretnych faktów, uzasadniających, na czym opiera ona swe stanowisko.

Fakty te powinny być zakomunikowane płatnikowi przed powzięciem decyzji, by umożliwić mu należytą obronę. (L. rej. 811/37).

Sprawy socjalne.

Odpowiedzialność pracodawcy za szkodę, poniesioną przez pracobiorcę w czasie umowy.

Odnośnie odpowiedzialności pracodawcy w razie wypadku pracownika, która ciąży na pracodawcy niezależnie od istnienia przymusowego ubezpieczenia wypadkowego, podajemy niżej opinię Centralnego Związku Przemysłu Polskiego, dotyczącą powyższego zagadnienia:

„Odpowiedzialność przedsiębiorców za szkody, wyrządzone w związku z użyciem sił przyrody, unormowana jest w rozdziale IV działu II tytułu II kodeksu zobowiązań, a w szczególności w art. 152 tego kodeksu. Jednakże na zasadzie art. 196 ustawy o ubezpieczeniu społecznym (Dz. U. R. P. z r. 1933, poz. 396) pracodawca za szkody, wyrządzone robotnikom z powodu wypadków przy pracy, jeśli ci robotnicy podlegają obowiązkowi ubezpieczenia społecznego, odpowiada tylko wówczas, według powołanych przepisów kodeksu zobowiązań, gdy wypadek wywołany został przez pracodawcę rozmyślnie lub przez zaniedbanie przepisów o bezpieczeństwie pracy. Poza tymi dwoma wypadkami ryzyko odpowiedzialności ponosi Ubezpieczalnia Społeczna, a pracodawca od tego ryzyka jest zwolniony."

„Wyrok Sądu Najwyższego L. C. 2674/37 z dnia 5 kwietnia 1938 r. ustala, że nawet w tym wypadku, gdy pracodawca zaniedbał ubezpieczyć pracownika, który temu ubezpieczeniu podlega, odpowiedzialność pracodawcy według ogólnych przepisów kodeksu zobowiązań istnieje jedynie w granicach przewidzianych w art. 196 ustawy o ubezpieczeniu społecznym. Oczywista rzecz, że jeśli robotnik z powodu nieubezpieczenia go przez pracodawcę stracił rentę wypadkową, pracodawca obowiązany jest dać mu odszkodowanie za zaniedbanie ubezpieczenia, t. zn. obowiązany jest płacić robotnikowi tę rentę, którą otrzymywałby od instytucji ubezpieczeń społecznych."

W sprawie wynagrodzenia za godziny nadliczbowe.

Ustawa o czasie pracy w przemyśle i handlu przewiduje odpłatność pracy wykonywanej w godzinach nadliczbowych. Wysokość wynagrodzenia za godziny nadliczbowe ustala ustawa na 25% wyżej od płacy normalnej — za pierwsze 2 godziny ponad ustawową normę, zaś za dalsze godziny oraz za pracę przypadającą w nocy lub w niedzielę i święta o 50% wyższą od płacy normalnej (art. 16).

Na tle powyższej ustawy zanotować należy następujące orzeczenie Sądu Najwyższego Izby Cywilnej.

„Jeżeli pracodawca zastrzegł w umowie o pracę, że będzie honorował tylko pracę nadliczbową, zleconą pracownikowi pisemnie, to pracownik, nie uzyskawszy, zgodnie z umową, takiego polecenia na piśmie i pozbawiwszy pracodawcę służącego mu prawa kontroli, czy praca w godzinach nadliczbowych miała miejsce, była

wywołana potrzebą i została wykonana z korzyścią dla pracodawcy, nie może domagać się wynagrodzenia za taką pracę w godzinach nadliczbowych.“ (Orzeczenie z dnia 29. IX. 1937 r. L. C. I. 3470/36).

1. Z przepisu art. 16 przytoczonej wyżej ustawy wynika, że pracodawca może przyznać swemu pracownikowi za pracę nadliczbową wynagrodzenie wyższe, niż oznaczone w tym artykule, nie może go natomiast zmniejszyć poniżej przewidzianej tam normy.

2. W braku umowy między stronami co do wysokości wynagrodzenia za godziny nadliczbowe, sąd nie ma prawa oceniania pracy w godzinach nadliczbowych według swego uznania w granicach wyższych, niż to przewiduje art. 16 ustawy. (Orzeczenie z dnia 7. IV. 1938 r. L. C. I. 1574/37). (GSI).

Spór o odszkodowanie przeciwko b. Kasie Chorych.

(Art. 39 i 83 ustawy z dnia 19 maja 1920 o obowiązującym ubezpieczeniu na wypadek choroby). Spór o odszkodowanie przeciwko b. Kasie Chorych za szkody i straty poniesione z jej winy przez osobę uprawnioną do świadczeń wobec odmowy udzielenia przez Kasę pomocy lekarskiej, do jakiej była obowiązana ustawowo, należy do właściwości sądów powszechnych. Przed wytoczeniem powództwa przeciwko b. Kasie Chorych o szkody i straty, wywołane odmową udzielenia pomocy lekarskiej, nie jest konieczne uprzednie rozważanie przez Komisję Rozjemczą Kasy Chorych, czy Kasa była obowiązana do świadczeń na rzecz powoda, sprawa ta bowiem w tym przypadku należy do właściwości sądu. Wskazane wyżej roszczenia odszkodowawcze podlegają przedawnieniu nie w myśl art. 39 ustawy z dnia 19 maja 1920, lecz na zasadzie ogólnych przepisów prawa cywilnego. (S. N. z dnia 13/28 kwietnia 1938 L. C. I. 117-38).

Oddział dla młodocianych przy Woj. Biurze Funduszu Pracy.

Wojewódzkie Biuro Funduszu Pracy w Poznaniu komunikuje pp. pracodawcom, że 1 październikа ub. roku został utworzony Oddział dla Młodocianych przy Wojewódzkim Biurze Funduszu Pracy w Poznaniu, który jest instytucją publicznego pośrednictwa pracy młodocianych.

Oddział dla Młodocianych posiada w swej ewidencji kilkuset młodocianych bezrobotnych zarejestrowanych w wieku 15—18 lat, za których sprawowanie się w czasie pracy rodzice względnie opiekunowie podpisali poręczenie.

Wszyscy bezrobotni młodociani zarejestrowani w Oddziale dla Młodocianych są poddani badaniom zawodowym Poradni Zawodowej i to badaniom psychotechnicznym, mającym na celu stwierdzenie zdolności zawodowych młodocianych oraz badaniom lekarskim, w celu stwierdzenia zdatności każdego młodocianego do różnych rodzajów pracy.

W ten sposób Oddział dla Młodocianych jest w stanie skierować do pracy względnie nauki element najbardziej odpowiedni, a z drugiej strony, młodocianych najbardziej potrzebujących pracy względnie nauki.

To też pp. pracodawcy w poczuciu obowiązku społecznego i obowiązku ustawowego oraz w rozumieniu korzyści własnych, powinni zgłaszać (telefonicznie, pisemnie, osobiście) wolne miejsca pracy względnie nauki w Oddziale dla Młodocianych Poznań, Plac Sapieżyński nr. 4, Telefon 57-41 (godziny urzędowania od 8 do 15), który stara się i starać się będzie uwzględniać i zaspakajać wszystkie indywidualne potrzeby i warunki pp. pracodawców, a pp. pracodawcy powinni przyjmować skierowanych przez Oddział dla Młodocianych bezrobotnych, wśród których — wbrew utartej opinii — jest bardzo dużo elementu wartościowego, który może oddać duże usługi warsztatom pracy“.

Potrącenie pracownikowi składki ubezpieczeniowej.

(Art. 105 ust. 2 Rozp. o ubezpieczeniu prac umysł.)

Zakaz wstecznego potrącenia przez pracodawcę składki za czas dłuższy niż dwa ostatnie okresy płatnicze (art. 105 ust. 2) nie dotyczy przypadku, gdy pracodawca, wypłacając pracownikowi wynagrodzenie za wsteczne okresy, potrąca składkę tylko za te okresy, za które wypłaca wynagrodzenie. (16. XII. 1937. C. I. 534/37).

Zagadnienie wiążące się z pow. orzeczeniem omówiliśmy obszernie w „Życiu Gospodarczym“ (str. 161 z 1938 r.).

Odpowiedzialność Ubezpieczalni Społecznej za zwłokę w udzieleniu pomocy.

(Art 95 ustawy o ubezpieczeniu społecznym.)

Ubezpieczalnia Społeczna odpowiada za zwłokę w udzieleniu żądanej pomocy lekarskiej w przypadku, jeżeli pomoc lekarska tylko wtenczas mogłaby być skuteczna, gdyby natychmiast została udzielona.

(S. N. 13. XII. 1937, C. II. 1458/37).

Zrzeczenie się przez pracownika roszczeń z tytułu wygasłej umowy o pracę.

(Art. 112 Rozp. Prez. o ubezpieczeniu prac. umysł.)

Jednostronne zrzeczenie się przez pracownika wszelkich roszczeń, jakie mogłyby powstać w związku z łączącą uprzednio strony umową o pracę, może dotyczyć i przeszłych roszczeń, które w dacie jego dokonania jeszcze nie istniały. Dopuszczalne jest zrzeczenie się przez pracownika jego roszczeń, wynikających z ubezpieczenia społecznego.

(S. N. 23. III. 1938, C. I. 1371/37).

Obliczenie wynagrodzenia przy ubezp.

(Art 11 Rozp. Prez. o ubezpieczeniu pracown. umysł.)

Z zasady wyrażonej w art. 11 rozp. Prez. Rzplitej z dnia 11 listopada 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. nr 106 poz. 911), że do wynagrodzenia, podlegającego zaliczeniu do ubezpieczenia, należy prócz miesięcznej płacy stałej w gotówce między innymi także wynagrodzenie w naturze i wszelkie inne wynagrodzenia, które ubezpieczony otrzymuje zamiast płacy, lub obok niej na podstawie ustawy, umowy lub zwyczaju, wynika, że przepisom powyższym nie są objęte wszelkie inne „korzyści“ prawno-majątkowe, dające się przeliczyć na pieniądze, przyznane w umowie pracownikowi, nie stanowiące wynagrodzenia za pracę. Przepisem powyższym objęte jest jedynie „wynagrodzenie“ w gotówce czy w naturze, a zatem jedynie te korzyści majątkowe, które pracownik otrzymuje jako ekwiwalent w zamian za pracę. Wobec tego nie mogą stanowić „wynagrodzenia“ w sensie przepisu art. 11 wymienionego rozporządzenia korzyści, przysługujące pracownikowi, polegające na tym, że w umowie zostało przyznane mu prawo do nabywania deputatu opałowego po taniej cenie, do użytkowania gruntów deputatowych na korzystnych warunkach i prawo pasania inwentarza za obowiązującą niewysoką opłatą. S. N. 24. XI. — 29. XII. 1937, C. III. 1661/35).

Powyższe orzeczenie posiada charakter precedensowy i daje podstawę do stosowania odpowiednich analogii.

Handel zagraniczny.

Podania o zezwolenie przywozu.

Izba P.-H. w Poznaniu komunikuje uprzejmie, że podania o pozwolenie przywozu towarów reglamentowanych na okres kontyngentowy marzec — kwiecień należy składać w Izbie do dnia 20 lutego. Podania na artykuły surowcowe winny być w posiadaniu Izby do dnia 15 bm.

Złożenie podań po terminie może spowodować pominięcie Firmy przy podziale odnośnego kontyngetu. Podanie dot. importu z krajów, dla których wyznaczone są kontyngenty kwartalne, (Francja, Grecja, Portugalia) winny być złożone przed uruchomieniem kontyngentu na drugi kwartał, tj. przed 1 kwietnia.

Izba zwraca uwagę na konieczność jak najdokładniejszego wypełniania formularzy podaniowych, w szczególności na podawanie kategorii świadectwa przemysłowego i jego rodzaju (handel, przemysł), określanie pozycji i punktów taryfy celnej, podawanie dokładnej taryfowej nazwy towaru, dokładnie wyszczególnianie kraju pochodzenia (nazwa kolonii).

Izba nadmienia, że nie bierze żadnej odpowiedzialności w wypadku niehonorowania przez Urzędy Celne pozwoleń przywozu, wystawionych niewłaściwie na skutek niedkładnego wypełnienia przez Firmę podania.

Krajowy przemysł maszyn rolniczych wypowiada się przeciw projektowi bezcłowego importu maszyn rolniczych z Czechosłowacji.

Według uzyskanych przez nas informacyj, czynniki miarodajne rozpatrują obecnie projekt importu czeskich maszyn rolniczych bez cła.

Krajowy przemysł maszyn rolniczych zwraca w związku z tym uwagę na to, iż nie istnieje w chwili obecnej potrzeba takiego importu. Mamy bowiem w Polsce 35 fabryk, wyrabiających maszyny rolnicze i zatrudniających ponad 50 ludzi każda, powyżej zaś 100 ludzi zatrudnia 20 fabryk. W latach kryzysu przemysł maszyn rolniczych borykał się, jak wiadomo, z wielkimi trudnościami finansowymi. Spowodowało to znaczny spadek wytwórczości, której dzisiejsze rozmiary nie przekraczają 30% zdolności produkcyjnej.

Zdaniem kół przemysłowych, wysiłek w postaci zniesienia cła importowego od maszyn rolniczych czeskich należałoby raczej obrócić w innym kierunku, a mianowicie krajowemu przemysłowi maszyn rolniczych dostarczyć kredytów na dogodnych warunkach, niezbędnych dla racjonalnej pracy, a nawet premiować te zakłady, które przyczynią się do rozbudowy przemysłu krajowego.

Powyższe postulaty przemysłu maszyn rolniczych przedstawione mają być na wielkiej konferencji importowej, która, jak wiadomo, odbędzie się w lutym rb.

Centralizacja wydawania pozwoleń przywozu.

Nawiązując do poprzednich wiadomości w tej sprawie Izba P.-H. wyjaśnia, że z powodu trudności technicznych, centralizacja wydawania pozwoleń przywozu została odłożona na pół roku. W tych warunkach Izba w dalszym ciągu wystawia pozwolenia przywozu na artykuły traktowane liberalnie przy imporcie z Niemiec jak również na artykuły, objęte kontyngentami regionalnymi. Izba posiada również w dalszym ciągu kompetencje do prolongowania pozwoleń na towary, sprowadzane z krajów clearingowych oraz na dokonywanie zmian, posiadanych przez firmy pozwoleń na dotychczasowych warunkach.

Clearing z Czechosłowacją.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawiadomiło o wprowadzeniu w obrotach z Czechosłowacją rozrachunku clearingowego. W powyższej sprawie weszło w życie z dniem 16 stycznia rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 5 stycznia w sprawie kontroli specjalnej obrotu towarowego polsko-czechosłowackiego (Monitor Polski nr. 10 z dn. 13 stycznia br.). W związku z powyższym pozwolenia przywozu z Czechosłowacji wystawiane będą obecnie bez odcinków dewizowych. Kontyngenty dla Czechosłowacji obowiązują w dalszym ciągu w dotychczasowej wysokości. Kwestie rozliczeń z tytułu wzajemnych zobowiązań handlowych i finansowych reguluje okólnik Komisji Dewizowej nr. 20, wydanie V. z dnia 10 stycznia 1939.

Obniżenie norm wywozu środków płatniczych do 100 zł na osobę.

W Dzienniku Ustaw z dnia 30 stycznia rb. ukazało się rozporządzenie Ministra Skarbu, zmieniające częściowo rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 24 lipca 1936 roku o obrocie pieniężnym z zagranicą oraz krajowymi środkami płatniczymi. Rozporządzenie to ukazało się w związku ze zmianą dekretu Prezydenta R. P. z dnia 26 kwietnia 1936 r. w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi (Dz. U. R. P. Nr. 86 z 1938 r., poz. 584).

Poważniejsze zmiany są następujące:

Wprowadzono zmiany porządkowe w sprawie uprawnień banków dewizowych i agentów dewizowych w zakresie skupu i odprowadzania zagranicznych środków płatniczych i złota.

Obniżona została norma wywozu przy wyjazdach zagranicę do 100 zł na osobę (dotychczas norma wynosiła 200 zł) oraz w ruchu granicznym do 5 zł dziennie (dotychczas 10 zł).

Wprowadzono również zakaz wysyłania za granicę złota w stanie przerobionym, platyny w postaci zarówno przerobionej jak i nieprzerobionej, kamieni szlachetnych i innych klejnotów.

Przepisy odnośne odprowadzania waluty eksportowej zostały ściśle sprecyzowane.

Wreszcie w celu zapobieżenia tworzeniu za granicą avoir'ów, obecne przepisy żądają niezwłocznego odprowadzenia do Banku Polskiego zagranicznych środków płatniczych, otrzymanych na zaspokojenie całkowite lub częściowe należności od zagranicy z wszelkich tytułów, a więc np. z tytułu usług, odszkodowań, umów o ubezpieczenie, rent i emerytur, opłat licencyjnych i praw autorskich, udzielonych pożyczek, dochodów z przedsiębiorstw, z nieruchomości, z praw rzeczowych na nieruchomościach, z kapitałów itp.

Umowy handlowe

Umowa handlowa polsko-estońska.

Jak wiadomo, w Tallinie został parafowany protokół taryfowy, obejmujący szereg zniżek celnych na 1939 rok. Równocześnie zostały ustalone obustronne kontyngenty wymiany towarowej na rok bieżący. Zasad-

niczo dwustronne zniżki celne nie uległy w porównaniu do roku ub. zmianom, z wyjątkiem zniżki celnej przy imporcie galalitu z Estonii, która została na nowy rok skasowana.

W ostatnich latach obrót handlowy polsko-estoński wykazał tendencję zwyżkową i obrót ten kształtował się w latach 1935—1938 następująco: Przywóz do Polski z Estonii wyniósł w r. 1935 — 1313 tys. zł, a wywóz z Polski do Estonii 1686 tys. zł, tak, że dla Polski wypadło saldo dodatnie w kwocie 373 tys. zł; identyczne cyfry za rok 1936 wynoszą: 1847 tys. zł i 2305 tys. zł, a saldo dodatnie na rzecz Polski 458 tys. zł; w r. 1937 — 2526 tys. zł i 2448 tys. zł, natomiast saldo w roku tym wypadło dla Polski ujemnie, wynosząc 78 tys. zł; w ciągu 11 miesięcy 1938 r. cyfry wynoszą: 2208 tys. zł i 2608 tys. zł tak, że saldo dodatnie na rzecz Polski wyniosło nadwyżkę w kwocie 400 tys. zł.

Nowy układ zawarty ostatnio w Tallinie, umożliwia powiększenie obustronnej wymiany handlowej na około pół milj. zł. rocznie dla każdej strony.

Polska wywozi do Estonii głównie artykuły kopalniane i wyroby przemysłowe, jak: sodę, węgiel, naftę, sól, wyroby żelazne, naczynia emaliowane, materiały wybuchowe, kapelusze filcowe i cukier. Estonia przywozi do Polski takie artykuły jak: galalit, przędzę bawełnianą, skóry, dalej żelastwo i ryby słodko-wodne. Wobec cofnięcia zniżek celnych przy imporcie galalitu, prawdopodobnie import artykułu tego z Estonii do Polski ulegnie znacznemu zmniejszeniu.

Wspomniany protokół taryfowy został parafowany w Talinie w dniu 19 stycznia, podpisany zaś w dniu 25 stycznia br.

Tymczasowe wprowadzenie w życie postanowień układu handl. polsko - litewskiego.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 5 z dnia 25 stycznia 1939 r. ukazały się rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej:

pod poz. 26 — z dnia 19 stycznia 1939 r. o tymczasowym wprowadzeniu w życie postanowień układu handlowego między Polską a Litwą,

pod poz. 27 — z dnia 19 stycznia 1939 r. o tymczasowym wprowadzeniu w życie postanowień protokółu taryfowego między Polską a Litwą.

Transport.

Torpeda Warszawa — Poznań.

Według ostatnich wiadomości Min. Komunikacji zamierza w letnim rozkładzie jazdy uruchomić stałą komunikację między Warszawą a Poznaniem przy pomocy torpedy kolejowej, wzorowanej na podobnych torpedach, kursujących między Warszawą a Łodzią i między Krakowem a Zakopanem.

Ceny przejazdp torpedą nie mają poważnej odbiegać od cen przejazdu pociągiem pospiesznym.

Torpeda opuszczać będzie Poznań o godzinie 7 rano i przybywać będzie do Warszawy o godz. 10,30. Wyjazd z Warszawy o godz. 18,30, a powrót do Poznania o godz. 22.

Cena przejazdu torpeda z Poznania do Warszawy wynosić będzie tyle, co koszt biletu 3 klasy pociągu pospiesznego plus dopłata 3,50 zł, czyli 22,30 zł, przy czym nieważne będą wszystkie zniżki i ulgi.

Inowacja powyższa spotka się z bardzo życzliwym przyjęciem w sferach gospodarczych Wielkopolski.

Podanie w liście przewozowym niewłaściwej nazwy towaru.

Zasada prawna. Pomimo sprostowania przez odbiorcę przed przybyciem przesyłki na stację odbiorczą mylnie podanej w liście przewozowym nazwy towaru, podlega pobraniu od niego przy obliczeniu przewoźnego dodatkowa opłata z § 7 p. 14 regulaminu przewozu przesyłek towarowych za umieszczenie w liście przewozowym danych niezgodnych z rzeczywistością.

(Orzeczenie Izby Cywilnej Sądu Najwyższego z dn. 6 września 1938 r. Nr. C. I. 1261/37).

U z a s a d n i e n i e.

Wysyłając z Gdańska na imię firmy powodowej towar, nadawca w liście przewozowym mylnie podał jego nazwę i wskazał niewłaściwą taryfę, według której stawka była niższa niż należna za przewóz w rzeczywistości wysłanego towaru.

Przed przybyciem przesyłki na stację odbiorczą firma ekspedycyjna wniosła oświadczenie o zaszłej pomyłce i prosiła o sprostowanie podanej w liście przewozowym nazwy towaru. Nie zważając jednak na to, przy obliczeniu przewoźnego pobrano od odbiorcy dodatkową opłatę z § 7 p. 14 regulaminu przewozu przesyłek towarowych (Dz. U. z 1931 r. poz. 721) w wysokości 732 zł. za umieszczenie w liście przewozowym danych, niezgodnych z rzeczywistością.

Uważając, że w przypadku wskazania niewłaściwej nazwy towaru nie mogło, jako na czas sprostowane, spowodować pobrania niższych opłat, powódka utrzymywała, że sprostowanie powyżej wzmiankowanego karnego rygoru taryfy było niewłaściwe, przeto żądała zasądzenia niesłusznie pobranej dopłaty.

Sąd Okręgowy, rozpoznając spór w drugiej instancji, podzielił wywody strony powodowej i wbrew wyrokowi Sądu Grodzkiego uwzględnił roszczenie w zmniejszonej o 2 zł kwocie .

W uzasadnieniu wyroku Sąd podkreśla, że pobranie przewoźnego w podwójnej wysokości w myśl przepisu taryfowego następuje jedynie, jeżeli niezgodne z prawdą oświadczenie w liście przewozowym miało za skutek zastosowanie niższego wymiaru opłaty przewozowej, jeżeli zaś następstwa tego nie było, lub też jak w przypadku, nie mogło być, to dopłata ma być wymierzona w wysokości tylko 2 zł.

Rozumowanie powyższe oparte jest na błędnej interpelacji § 7 p. 14 regulaminu przewozu przesyłek towarowych.

Należy mieć na względzie, że omawiany przepis nie jest przepisem karnym w sensie prawa karnego, ponieważ nie bierze na uwagę winy nadawcy lecz nałożenie grzywny uzależnia jedynie od faktu niewłaściwego oświadczenia w liście przewozowym bez względu na to, czy uczyniono to celowo, czy też w dobrej wierze.

Zgodnie z brzmieniem § 7 p. 14 regulaminu, jeżeli w liście przewozowym zamieszczono niezgodne z rzeczywistością dane, mogące spowodować obliczenie niższej opłaty przewozowej, to niezależnie od odpowiedzialności karnej oraz odpowiedzialności za ewentualne szkody, nadawca względnie odbiorca ma zapłacić dopłatę równą podwójnej różnicy między przewoźnym, obliczonym na podstawie określenia niezgodnego z rzeczywistością a przewoźnym według stawki taryfy, właściwej dla nadanego w rzeczywistości towaru.

Taryfa jednak poza tym przewiduje wypadek, gdy nieprawdziwe oznaczenie towaru jest bez znaczenia dla wysokości przewoźnego, dodając: „dopłata nie może być mniejsza niż 2 złote, nawet wtedy, gdy nie ma róż-

nicy w należnościach przewozowych.“ (§ 7 p. 14 lit. b regul. przewozu przesyłek towarowych).

Z zestawienia określenia nieprawidłowych wskazań jako takich, „które by mogły spowodować obliczenie niższej opłaty“, z przepisem o niższej grzywnie, gdy nie ma różnicy w należnościach za przewóz towaru w liście podanego a w rzeczywistości przewiezionego, z konieczności wynika, że decydującym momentem dla pobrania podwójnej różnicy przewoźnego nie jest sam fakt niższego obliczenia, lecz możliwość jego spowodowania przez czynność nadawcy.

Powołany przepis określa jedynie charakter lub rodzaj niewłaściwego oświadczenia, mającego bez względu na jego skutki pociągnąć za sobą nałożenie wysokiej grzywny, a polegającego na tym, że w liście podano nazwę towaru, którego stawka różni się w sposób korzystny dla nadawcy (jest niższa) od w rzeczywistości należnej. Gdy natomiast stawka za przewóz nadanego towaru jest jednakowa z niewłaściwie w liście przewozowym nazwanym, grzywna, jakkolwiek również nakłada się, lecz jej wysokość spada do 2 zł.

Wobec przytoczonego należy przyjść do wniosku, iż w myśl omówionego przepisu w warunkach tam przewidzianych dla nałożenia grzywny obojętne jest, czy niewłaściwe oświadczenie w liście przewozowym zostało uczynione w celu pokrzywdzenia kolei, czy też omyłkowo i czy skutkiem fałszywego oświadczenia faktycznie nastąpiło wymierzenie niższego przewoźnego, lub temu udało się zapobiec bądź na skutek czujności funkcjonariuszy kolei, bądź za przyczyną nadawcy lub odbiorcy.

Zaskarżony wyrok Sądu Okręgowego, sprzecznie z zasadą powyższą, znajduje oparcie w faktycznej niemożliwości niewłaściwego obliczenia przewoźnego, w myśl jednak taryfy, jak wykazano wyżej, decyduje nie faktyczna możliwość, lecz teoretyczna, wynikająca z charakteru oświadczenia, a na różnicy taryfowej oparta.

Niewłaściwe ujęcie przez sąd znaczenia przepisów taryfowych powinno powodować uchylenie zaskarżonego wyroku. (Przegl. Gosp.).

Jeden list przewozowy na transport w kilku wagonach oraz w wagonach sprężynowych.

Od dnia 25. X. 1938 r.. weszły w życie nowe przepisy o taryfowaniu przesyłek, nadawanych na dwu lub więcej wagonach oraz na wagonach sprężynowych — za jednym listem przewozowym. Przewoźne za takie przesyłki oblicza się:

a) — przy użyciu wagonów o ładowności do 20.000 kg włącznie — za wagę rzeczywistą, najmniej jednakże za 5.000 kg każdego użytego do załadowania wagonu: do obliczania przewoźnego rozkłada się wagę rzeczywistą przesyłki równomiernie na wszystkie wagony, na których załadowano przesyłkę, i stosuje się tę rubrykę klasy wagonowej, która odpowiada wadze przyjętej dla poszczególnych wagonów.

b) — przy użyciu wagonów o ładowności powyżej 20.000 kg do 30.000 kg włącznie — za wagę rzeczywistą, najmniej jednak za 10.000 kg od każdego do załadunku użytego wagonu.

c) — przy użyciu wagonów o ładowności powyżej 30.000 kg — za wagę rzeczywistą towaru, jednak najmniej za 25.000 kg od każdego do załadunku użytego wagonu.

Przy przesyłkach używanych na podstawie taryf, wymagających obliczenia przewoźnego za określoną minimalną wagę, wyższą od wagi rzeczywistej (np. najmniej za 15.000 kg lub za ładowność wagonu), nie stosuje się rozkładania wagi na poszczególne wagony. W takim przypadku do obliczenia przewoźnego przyjmuje się wagę rzeczywistą, względnie wymaganą przez taryfę, nie mniej jednak niż ilość ton wynikającą z przemnożenia ilości użytych do przewozu wagonów przez 3 w wypadku opisanym w punkcie a), przez 10 w wypadku b) i przez 25 w wypadku opisanym w ustępie c) niniejszej notatki.

Powyższy sposób obliczenia przewoźnego nie ma zastosowania do obliczania przewoźnego za przesyłki drewna, nadawanego za jednym listem przewozowym na dwóch lub więcej platformach krótkich z kłonicach (serii Pdkł), w których to przypadkach oblicza się przewoźne tak, jak gdyby użyta była do przewozu jedna platforma (G. S. I. Nr. 71/1937).

Eksploatacja urządzeń przeładunkowych.

W numerze 249-ym Monitora Polskiego z dnia 29-go października br. w pozycji 569-ej ogłoszono obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 19-go października br. o regulaminie eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni i taryfie opłat za korzystanie z tych urządzeń. W treści powyższego obwieszczenia czytamy:: Na podstawie § 7 ust. 2 i 3 Rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 kwietnia 1936 r. w sprawie wykonania ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr. 39 poz.295) ogłaszam: 1) regulamin eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni (załącznik Nr. 1), 2) taryfę opłat za korzystanie z państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni (załącznik Nr. 2). W myśl § 25 ust. 2 powołanego rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 kwietnia 1936 r. wymienione wyżej regulamin i taryfa opłat zastępują z dniem 15 listopada 1938 roku regulamin eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni z dnia 7 grudnia 1933 r. (Monitor Polski Nr. 288 poz. 313). W załączniku pierwszym w 6-ciu paragrafach omówiono sposób korzystania i przydziału dźwigów, w drugim załączniku zamieszczono podstawę do obliczania opłat omawiając czas korzystania z urządzeń przeładunkowych, czas pracy, w zależności od jakości i ilości przeładowywanego towaru, zamieszczając również taryfę opłat oraz klasyfikacyjne grupy taryfowe.

Powyższy regulamin przez zainteresowane portowe firmy ekspedycyjne i sztauerskie oraz linie okrętowe przyjęty został z wielkim zadowoleniem, bowiem ostatecznie wyczerpuje kwestie korzystania z urządzeń przeładunkowych w porcie gdyńskim w świetle obecnie istniejących warunków pracy. Zmierzając do usprawnienia pracy w porcie w Gdyni wzorem powyższego, należało by zrewidować szereg regulaminów i zarządzeń wydanych w 1933 roku, które w obecnych warunkach bardzo często jako nieżyciowe nie mogą mieć w wielu wypadkach nawet częściowego zastosowania.

Targi i Wystawy.

Ku pogłębieniu możliwości handlu z zagranicą

Zasadniczym hamulcem w rozwoju handlu międzynarodowego jest reglamentacja wymiany i postanowienie zasady naczelnej: do ut des. Oczywiście w Polsce musiała pójść po tej linii w rozwoju swoich stosunków handlowych z zagranicą. Stąd powstała polityka kontyngentów i kompensat w wymianie towarowej międzypaństwowej. Jedynym wyłomem w ustalonych zasadach

na omówionej podstawie, są tzw. nadkontyngenty, przyznawane zainteresowanym czynnikom w wypadkach nadzwyczajnych.

Jak się dowiadujemy, starania Targów Poznańskich w kierunku przyznania nadkontyngentów dla transakcyj z zagranicą zawartych na nich są na dobrej drodze, zważywszy na przychylną opinię w tej wierze Związku Izb Przemysłowo-Handlowych.

Aczkolwiek ostateczna decyzja należy do Ministerstwa, już dziś można przewidywać, iż będzie ona pomyślna.

W ten sposób Targi Poznańskie przyczynią się do ponoszenia choć w nikłym stopniu ciasnych ram kontyngentów, w jakie jest ujęty nasz handel zagraniczny.

Różne.

Stan budowy kanału Gopło — Warta.

Prace przy budowie kanału Warta — Gopło, mającego połączyć żeglowny odcinek Warty przez jezioro Gopło i Górna Noteć z Kanałem Bydgoskim i Wisłą, wykonane w ciągu r. 1938, przekroczyły znacznie program robót, zakreślony na ten rok przez Ministerstwo Komunikacji, które zamierza wykończyć Kanał w ciągu 3 lat. W roku ubiegłym roboty ziemne osiągnęły ponad 400.000 metrów kubicznych wydobytej ziemi z wykonaniem odpowiednich umocnień skarp kanału darniną i faszyną. Dobiegają również końca roboty przy budowie dwóch betonowych śluz komorowych o kubaturze około 5.000 metrów kubicznych. Do połowy lutego zostaną zmontowane wrota żelazne i mechanizmy przy śluzie w Morzysławiu, dzięki czemu będzie ją można uruchomić już przed wiosną, a ma ona za zadanie poza umożliwieniem żeglugi również i ochronę kanału i nadbrzeżnych dolin przed powodzią w okresie przyboru wody w Warcie. W okresie największego nasilenia robót pracowało przy budowie kanału ponad 1.000 robotników.

Wydawnictwa.

KODEKS UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH.

Kodeks Ubezpieczeń Społecznych: Ustawa scaleniowa, Ubezpieczenie pracowników umysłowych, Zabezpieczenie na wypadek Bezrobocia — Rozporządzenia wykonawcze, ustawodawstwo związkowe, orzecznictwo, okólniki. — Opracował Antoni Badurski Kraków 1939 — Księgarnia Powszechna.

Kodeks Ubezpieczeń Społecznych w opracowaniu Antoniego Badurskiego obejmuje całokształt ustawodawstwa z dziedziny ubezpieczeń społecznych, a w szczególności ustawę scaleniową, rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 24 listopada 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych oraz ustawę z dnia 18 lipca 1924 r. o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia oraz odnośne rozporządzenia i przepisy związkowe.

Teksty ustaw uzupełniono komentarzami autora i bogato cytowanym orzecznictwem Sądu Najwyższego, N. T. A., Trybunału Kompetencyjnego i Trybunału dla spraw Ubezpieczeń Społecznych w Poznaniu i szereg ważnych okólników Ministerstwa Opieki Społecznej, dotyczących interpretacji poszczególnych przepisów ustawowych. Dzięki szczęśliwemu układowi całości przez umieszczenie pod odpowiednimi artykułami ważniejszych urzędowych materiałów wyjaśniających oraz przez szczegółowy skorowidz czytelnik ma bardzo ułatwioną orientację w całości.

Praca p. Badurskiego, zbierająca w jedną całość przepisy prawne z dziedziny ubezpieczeń społecznych oraz orzecznictwo, odda może sferom gospodarczym znaczne usługi.

L. Nauwelaerts: NAFTA POTĘGA ZIEMI. Książnica-Atlas. Lwów — Warszawa. Str. 335. Cena zł 9,—.

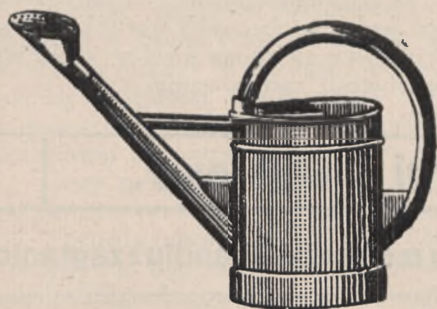
Współczesny czytelnik łaknie faktów. Nawet tzw. „suche cyfry" nie odstraszają go, jeśli są podane w odpowiednim zestawieniu i naświetleniu, jeśli je autor ujął w lekką literacką formę. Stąd coraz silniejsze zacieranie się granicy między beletrystyką a literaturą użyteczną, coraz szersze przenikanie literatury pięknej na teren dzieł naukowych.

Do tego rodzaju wydawnictw należy niewątpliwie książka L. Nauwelaertsa o nafcie, kreśląca w barwny sposób historię przemysłu naftowego, obraz jego rozwoju i obecnego stanu oraz dzieje sławnych osób i rodzin związanych z jego wzrostem.

Autor ma wybitny nerw aktualności, toteż dzieło jego, będące właściwie rozprawą z dziedziny geografii gospodarczej, czyta się z rosnącym zajęciem. Fascynuje on czytelnika nie tylko swoją interesującą i ciekawą treścią, lecz przede wszystkim znakomitą techniką opowiadania, lekkiego i potoczystego, a napinającego ciekawość od stronicy do stronicy. W mistrzowski bowiem sposób umiał L. Nauwelaerts wplatać w szeroki nurt swojej opowieści o „zielonym złocie" ciekawe dygresje o najrozmaitszych wątkach, od biografii począwszy aż po rozważania strategiczne i politykę włącznie. A w każdą z nich tchnął taką siłę atrakcyjną, jaką odnajdujemy tylko przy lekturze najciekawszych dzieł literatury pięknej.

ANKIETA ZWIĄZKU FABRYKANTÓW.

Związek Fabrykantów w Poznaniu ponownie przypomina swym P. T. Członkom o ankiecie rozesłanej przy piśmie 2/39 i prosi pozostałe firmy o łask. nadesłanie odpowiedzi.






Redakcja i Administracja: Rzeczypospolitej 1. — Czcionkami Drukarni Wydawniczej Fr. Krajna, Spółka z o. o., Poznań, ul. Strzałowa 2 a.
Redaktor odpowiedzialny: Dyrektor Franciszek Łyczywek.